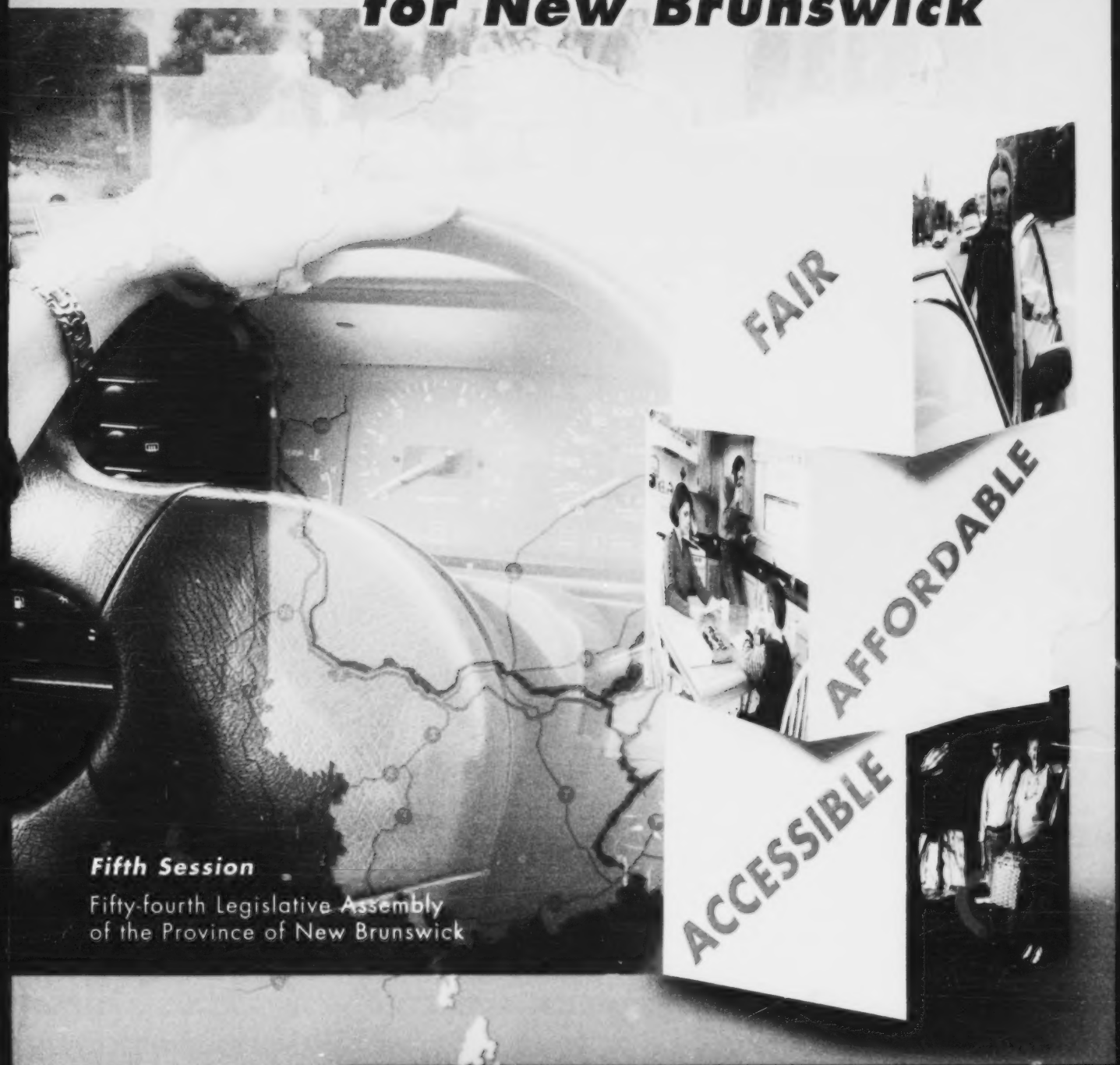
Final Report of the
Select Committee on Private Passenger Automobile Insurance

Auto Insurance for New Brunswick



Fifth Session

Fifty-fourth Legislative Assembly
of the Province of New Brunswick

November 2002

103-02419/

Auto Insurance for New Brunswick

Final Report of the

Select Committee on Private Passenger Automobile Insurance

November 2002

Members of the Committee

Wally Stiles, Chair
M.L.A., Petitcodiac

Jean Dubé, Vice-Chair
M.L.A., Campbellton

David Alward
M.L.A., Woodstock

Joel Bernard
M.L.A., Nepisiguit

Peter Forbes
M.L.A., Fredericton North

Trevor Holder
M.L.A., Saint John Portland

Carole Keddy
M.L.A., Saint John Champlain

Donald Kinney
M.L.A., York

Louis-Philippe McGraw
M.L.A., Centre-Péninsule

Shawn Graham
M.L.A., Kent

Sheldon Lee
M.L.A., Charlotte

Bernard Richard
M.L.A., Shediac-Cap-Pelé

Elizabeth Weir
M.L.A., Saint John Harbour

Fifth Session

Fifty-fourth Legislative Assembly
of the Province of New Brunswick

Final Report of the
Select Committee on Private Passenger Automobile Insurance

Published by:

Legislative Assembly of New Brunswick
P.O. Box 6000
Fredericton, New Brunswick
E3B 5H1

Canada

November 2002

ISBN 1-55396-042-4

Printed in New Brunswick

CNB 1614

Legislative Assembly of New Brunswick
P.O. Box 6000
Fredericton, NB E3B 5H1

Tel: (506) 453-2506
Fax: (506) 453-7154

Assemblée législative du Nouveau-Brunswick
C.P. 6000
Fredericton (N.-B.) E3B 5H1

Tél : (506) 453-2506
Téléc. : (506) 453-7154

November 2002

To the Honourable
The Legislative Assembly of
The Province of New Brunswick

Mr. Speaker:

I have the pleasure to present herewith the Final Report of the Select Committee on Private Passenger Automobile Insurance. Your Committee was appointed during the Fourth Session of the Fifty-fourth Legislative Assembly by resolution of the House adopted January 11, 2002, and empowered to sit after prorogation of the session.

The report is the result of the Committee's deliberations on the pricing, fairness and regulation of Private Passenger Automobile Insurance and what we may reasonably expect the government to achieve through our recommendations. Throughout the process, our goal was to preserve and improve upon what works for consumers, given the rapidly changing insurance industry conditions. Consumers and industry spokespersons indicated the need for answers to the dilemma of rising costs and much give and take concerning the nature and development of the recommendations was required on the part of all concerned. It must also be acknowledged that the Committee's requirement to remain focused on issues within its mandate meant that certain issues such as commercial and home insurance were not considered at this time.

On behalf of the Committee I would like to thank the citizens, industry representatives and others who attended the public hearings, submitted briefs and generously gave of their time to inform us on the issues and to propose innovative and unique problem-solving approaches.

I also wish to express my gratitude to M. Jean Dube, Vice-chair and to the members of the Committee who worked tirelessly to consider and reflect upon measures to provide fair, accessible and affordable auto insurance for the people of New Brunswick. Our task was made considerably easier through the diligent efforts of our two resource staff, Mr. Don Pellerin and Ms. A. J. McNutt, who provided research and advice on the shape and scope of the report.

Finally, I must express my appreciation to other Members of this House, to various government officials and to the legislative staff who participated in the process and provided support in this endeavour.

Respectfully submitted,

Wally Stiles, MLA
Chairperson

Table of Contents

EXECUTIVE SUMMARY ***7***

INTRODUCTION ***8***

MANDATE OF THE COMMITTEE 8
JURISDICTIONAL COMPARISONS 8
NO-FAULT INSURANCE 8
TORT-BASED SYSTEM ALTERNATIVES AND REFINEMENTS 8
TERRITORIAL RATING 8
REGULATION OF AUTOMOBILE INSURANCE RATES 9
PUBLIC MEETINGS AND CONSULTATIONS 9
FINAL REPORT 9
SELECT COMMITTEE GOALS 9

REVIEW OF THE CURRENT AUTOMOBILE INSURANCE SYSTEM ***10***

INSURANCE DEFINED 10
NEW BRUNSWICK'S INSURANCE HISTORY 11
INSURANCE ISSUES IN NEW BRUNSWICK IN THE YEAR 2002 12
NEW BRUNSWICK INSURANCE INDUSTRY STATISTICS 12
REGULATORY AND STATUTORY ISSUES 13
UNINSURED DRIVERS 13
MANDATORY INSURANCE 13
CITIZENS' RIGHTS AND THE TORT- BASED SYSTEM 13
COMMERCIAL VEHICLE INSURANCE 14
TERRITORIAL RATING 14
CORONER'S REPORT 15
AGE AND GENDER DISCRIMINATION ISSUES 17
DRIVER SAFETY 17
CLAIMS CONTROL 17
FAIRNESS FACTORS 18
REGULATORY REGIME 18

PUBLIC HEARINGS ***19***

PROTECT THE PUBLIC 19
ENHANCE PREVENTATIVE INITIATIVES 20
EXPLORE NEW APPROACHES 20
INDUSTRY ISSUES THAT MAKE INSURANCE AVAILABLE AND AFFORDABLE 21

RECOMMENDATIONS **22**

CONTROL OF ADVERTISING 22
AUTO INSURANCE TELEMARKETING 22
MIDDLE MARKET GROWTH 23
OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF INSURANCE 23
CONSUMER ADVOCACY 24
CONTROL OF PROOF OF INSURANCE 24
CREATE AN ARBITRATED RESOLUTION PROCESS 25
EDUCATION 26
ROAD USER SAFETY 27
NEW BRUNSWICK AUTO POLICY: STANDARD POLICY FORM (S.P.F. NO 1) 28
SECTION A
THIRD PARTY LIABILITY 28
SECTION A
STRUCTURED SETTLEMENT 29
SECTION B 29
ACCIDENT BENEFITS
SUBSECTION 1 (2)
FUNERAL EXPENSES 29
SUBSECTION 2
DEATH BENEFITS AND LOSS OF INCOME PAYMENTS 29
PART II
LOSS OF INCOME
SECTION 2 30
STUDENT BENEFIT 30
PART 2
SECTION 3(B) 31
SECTION C
LOSS OF OR DAMAGE TO INSURED AUTOMOBILE 31
TERRITORIAL RATING 32
PUBLIC UTILITIES BOARD 35
UNDERWRITING GUIDELINES 36
DRIVER PROFILING/DRIVER RELATED CONCERNS 36
FRAUD AND COST CONTROL 38

APPENDIX A: RECOMMENDATIONS ***39***

APPENDIX B: MOTION 52 ..... ***46***

APPENDIX C: FINDINGS DRAWN DIRECTLY FROM SOLICITED BRIEFS, PRESENTATIONS, CONSULTATIONS AND WRITTEN SUBMISSIONS. ***47***

APPENDIX D:
BRIEFS WRITTEN AND PRESENTED ***49***

APPENDIX E: BACKGROUND
INFORMATION AND GLOSSARY ***51***

EXECUTIVE SUMMARY

The Select Committee on Private Passenger Automobile Insurance is an all-party committee of the Legislative Assembly charged with examining, inquiring into and reporting to the House the results of its study on automobile insurance issues. Through the public hearing process, particular interest was paid to the concerns of individual New Brunswick consumers, consumer groups, insurers, regulatory agencies and other identified stakeholders regarding identified benefits and drawbacks to the current system. In considering its mandate, the Committee had several objectives.

- To inquire into and report on the status of private passenger automobile insurance availability and pricing in New Brunswick.
- To seek public input on changes that would improve current practice.
- To explore, prioritize, review and recommend options that emerge from the hearing process.
- To make recommendations regarding legislative or regulatory changes that may be considered by government to improve the current system.

Positions and suggestions that emerged from the hearing process and from the research were considered and the Committee came to the consensus that auto insurance is a more complicated issue than any single approach would suggest. In setting goals for the work of the Committee, two guiding premises prevail. The first is that insurance claims processes should not add to the devastation experienced in serious accident situations. People need to get what people need to have. The second is to recommend changes that will achieve fair, affordable and accessible auto insurance for New Brunswick consumers.

Keeping these premises in mind, the Committee reviewed a broad variety of approaches presented by various groups and individuals. The results of individual consultations and expert advice from inside as well as outside government departments and from the industry itself were considered. The information in the resulting report consists of findings from the overall process as well as what the Committee believes to be solid, workable recommendations.

INTRODUCTION

MANDATE OF THE COMMITTEE

Motion 52 was introduced in January of 2002 in response to concerns over rapidly rising automobile insurance rates, especially in the northern region of the province and for senior citizens. The Select Committee on Private Passenger Automobile Insurance was formed to address three broad objectives that were identified in Motion 52, (dispensed, 11, 01, 2002. See Appendix B)

These objectives are summarized here.

- Inquire into and report on the status of private passenger automobile insurance availability and pricing in New Brunswick.
- Make recommendations regarding legislative or regulatory changes that may be considered by government to improve upon the current system.
- Address the following matters among others: jurisdictional comparisons, no-fault insurance, tort-based system alternatives and refinements, territorial rating, and regulation of automobile insurance rates.

JURISDICTIONAL COMPARISONS

The Committee was asked to gather, provide and analyze information on the forms and effectiveness of automobile insurance regimes in other jurisdictions, paying particular interest to the methods comparable jurisdictions are using to address rising insurance rates and threats to availability of private passenger automobile insurance.

NO-FAULT INSURANCE

A second task outlined in the mandate was to gather, provide and analyze information on the practicability, effectiveness and desirability of introducing any system of "no-fault" insurance in New Brunswick, paying particular interest to the concerns of New Brunswick consumers, consumer groups, insurers, regulatory agencies and other identified stakeholders regarding the identified benefits and drawbacks of a "no-fault" system.

TORT-BASED SYSTEM ALTERNATIVES AND REFINEMENTS

The Committee was also mandated to explore any improvements that may be made to the current tort-based system, including a study of possible alternatives and refinements to the current system. Measures such as claims caps and other ways of limiting awards, extending benefits and restricting claims to economic losses to the insured were to be considered. Proposed alternatives and refinements were to be included in the recommendations.

TERRITORIAL RATING

The Committee was tasked with exploring whether any changes are warranted to the present territorial rating regime for automobile insurance. This task included analyzing studies that identify rationales that support or refute rating systems and rate differentials among groups, regions, and urban vs. rural settings.

REGULATION OF AUTOMOBILE INSURANCE RATES

Exploring the role of the Public Utilities Board in the regulation of automobile insurance rates was also among the tasks outlined for the Committee. Specifically, the committee was asked to pay particular attention to any existing deficiencies in the current regulatory regime and to identify proposals for legislative reform.

PUBLIC MEETINGS AND CONSULTATIONS

The Committee was mandated to carry out public meetings and private consultations to provide New Brunswick consumers, consumer groups, insurers, regulatory agencies and other identified stakeholders with the opportunity to express their views, concerns and proposals for potential improvements to private passenger automobile insurance.

Through the analyses and summaries of written submissions as well as conducting additional consultations with key stakeholders, the report to the Legislative Assembly was to include emergent key findings.

FINAL REPORT

The last task outlined for the Committee was to complete and present a report on the research and findings of all aspects of the described work items.

SELECT COMMITTEE GOALS

Following the mandate described in the previous section, the Select Committee on Private Passenger Automobile Insurance established the following goals.

- Recommend changes that will result in fair, affordable and accessible auto insurance for the people of New Brunswick.
- Ensure that the people of New Brunswick are the Committee's primary focus and concern.
- Give priority to solutions regarding insurance issues for the people in northern New Brunswick and for senior citizens in terms of the groups of citizens who are in need of the Committee's most immediate attention.
- Ensure that the claims resolution process never adds to the devastation that auto accidents can have on the lives of victims. People need to get what people need to have. This is a moral premise that we accept.
- Recommend changes and a clear plan of action.

REVIEW OF THE CURRENT AUTOMOBILE INSURANCE SYSTEM

As the Committee began its work, it was apparent that one of its first tasks was to seek accurate and complete information defining the current purpose and function of auto insurance in New Brunswick. Several sources were consulted and a New Brunswick perspective on the matter of a working definition of insurance was formed.

INSURANCE DEFINED

Insurance in its most pure and simple form is about "risk sharing". Throughout our province's history, people have pooled their resources to help others in a time of need. Insurance is the formalization of this urge to share the risk in an organized fashion. A report to the government of New Brunswick on automobile insurance by W. W. MacArthur (1973) put the concept this way:

> *. . . insurance is a method of shifting the burdens . . . imposed, whether on the party at fault or on the victim. Insurance provides help to those found liable and assistance to those who cannot shift their loss under fault law to the pocketbook or liability insurer of another (Para. 52).*

The wording of the Insurance Act [R.S.N.B., 1973, c.I-12] further defines the meaning of insurance as:

> *the undertaking by one person to indemnify another person against loss or liability for loss in respect of a certain risk or peril to which the object of insurance may be exposed . . . or to pay a sum of money or other thing of value upon the happening of a certain event. (Insurance Act, Chapter I - 12)*

The Insurance Bureau of Canada and the Canadian Accredited Insurance Brokers Course emphasize the following points as the basis of the current insurance system in Canada.

- Insurance provides a means of shifting one's financial responsibility for a loss to another party.
- Payment will be made only in the event of the happening of a certain risk or peril. The insurance meaning of "risk" is the chance of financial loss to which the object of insurance may be exposed.
- The amount of payment is restricted to the amount required to indemnify the insured. The proper application of the principle of indemnity ensures that people receive the actual amount of their loss, no more and no less.
- Insurance covers losses to which the object of insurance may be exposed. Its purpose is to pay for losses which are both accidental and future. It is not intended to respond to losses which are deliberate or have already occurred.
- The indemnity provided can be in the form of a sum of money or other thing of value. The insurer always has the right to settle a claim on the basis of repair or replacement as opposed to the payment of money (Canadian Accredited Insurance Brokers Course Manual, 1992).

The Insurance Bureau of Canada also expands the concept of the value of insurance as follows.

- Insurance provides a mechanism in which the losses of the few are shared among the many.
- The availability of insurance allows people to engage in many ventures without having to set money aside to meet the financial requirements that may arise from future losses.
- In addition to paying for losses, the insurance industry works hard to prevent them and to reduce their severity and frequency.
- Insurance is also fiduciary and is thereby bound by premises and principles of trust that ensure the public is protected through regulation and legislation.
- Canadian insurers employ or contract services from some 150,000 people who work within and for the industry, some indirectly. (Basic Fundamentals of Insurance Licensing)

NEW BRUNSWICK'S INSURANCE HISTORY

In Canada, each province is responsible for the administration of its insurance act, usually through a Superintendent of Insurance. The duties include the supervision of the terms and conditions of insurance contracts, the licensing of brokers and insurers in the province, monitoring the financial stability of licensed insurers and investigating and auditing insurers.

The Government of New Brunswick has long recognized the importance insurance plays in our society and accepts responsibility for governance in matters dealing with auto insurance in the province. Premier Louis J. Robichaud, QC, addressed this topic in a 1969 speech to the Association of Superintendents of Insurance of the Provinces of Canada, held in St. Andrews on September 8 of that year. According to Robichaud

> *the insuring public has a right to receive adequate, generous insurance coverage, meaningful service with respect to its need, meaningful service in respect of settlement of losses and such insurance and service at a cost attuned realistically to the product and to the present day realities that the motor vehicle is a necessity and way of life in Canada (Robichaud, 1969, p. 6).*

He went on to observe that

> *Government must constantly keep reviewing the situation. It is a difficult question, one without an easy solution. In New Brunswick, we constantly are keeping under consideration all aspects of the problem. So far, we have accepted the traditional aspect in industry self-regulation and participation. However, if it should appear that this is not the approach that serves the pubic interest, then the government will not hesitate to accept its full responsibilities to the people of the province. . . .The government's duty is to keep a watchful eye over all sectors of the economy to provide basic protection for our people (Robichaud, 1969, p. 9).*

Over the years, governments have provided "protection for our people" (Ibid.) in matters of insurance. Establishing the Select Committee on Private Passenger Automobile Insurance demonstrates the continuing seriousness with which the current government regards auto insurance issues.

Charged with the tasks set out in Motion 52, the Committee understood the need to examine the rapidly changing issues and to deal expediently with recent complications that have arisen for consumers of insurance and the industry. The next section of this report identifies and describes current issues from a variety of perspectives.

INSURANCE ISSUES IN NEW BRUNSWICK IN THE YEAR 2002

It is clear from the research and from the public hearings that there are a number of issues regarding current auto insurance practices in New Brunswick that require attention. It is also clear that recommendations arrived at by the Committee must reflect the perspectives of stakeholders.

To a large extent the public consultation process demonstrated an openness and willingness to share information. Admittedly, some industry stakeholders were more reluctant than others in providing answers to the Committee's questions. Some maintained that certain industry information is regarded as private and confidential. Generally speaking, however, the open forum of public meetings and presentations to the Committee resulted in a co-operative stance by most of those concerned.

This section of the report deals with the issues and information that emerged from consultations, the public hearings and the research. It should be noted that in many instances the varying perspectives and solutions suggested in some presentations directly contradicted solutions suggested by others. It is for this reason that not all of the suggestions emanating from the process translated directly into formal Committee recommendations.

NEW BRUNSWICK INSURANCE INDUSTRY STATISTICS

Insurance, in any form, plays an important role in people's lives.

It provides the needed financial protection in case of loss and plays a very important role in supporting a strong economy, not only from a financial protection perspective, but in the creation of jobs and investments.

Direct insurance jobs include agents and brokers, adjusters and appraisers, office support staff, and auto repair shop personnel. Less directly, are those employed in property repair, construction, second hand auto parts garages, and tow truck businesses. The medical and legal communities may also draw income from the industry.

In New Brunswick alone, Property and Casualty insurance, including auto insurance, is estimated to employ close to 2,800 New Brunswickers directly and indirectly. Invested assets are estimated at more than $1 billion. The economic implications of the growing threat to insurance related positions, especially in the north of the province, are of concern to the Committee.

REGULATORY AND STATUTORY ISSUES

It is importan. o note that changes to auto insurance regulations are a matter of provincial jurisdiction. Changes to the Insurance Act, when passed by the Legislature, have an impact on existing systems and require compliance. All insurers doing business in the province must follow the regulations provided for under provincial statutes. For example, insurers are registered and licensed under the Insurance Act when they enter theprovince to do business. Insurers should also be required to provide advance notice before withdrawing from the New Brunswick market.

UNINSURED DRIVERS

Experience demonstrates that unlicensed drivers with uninsured vehicles are a public safety problem. The most obvious solution is to increase enforcement levels and provide deterrents in the way of heavy fines or related punishments for repeat offenders.

Unlicensed drivers with uninsured vehicles involved in accidents are held to be at fault and therefore responsible and accountable for damages resulting from the accident. In this case, the subrogation settlement would be the responsibility of the uninsured driver.

In response to this issue, the Manitoba Public Insurance Program (MPIP), requires drivers to present a certificate of valid insurance before a driver's license is issued, whether or not the client actually owns a vehicle. In addition, any driver convicted of driving without a valid license or insurance must be retested. New drivers are subject to the same restrictions.

MANDATORY INSURANCE

It would seem logical that Section C of Standard Auto Policy No. 1 (SPF No. 1, Loss or Damage to Own Automobile) coverage be made mandatory before a safety inspection sticker is issued. Some presenters suggested that coverage under this section should be mandatory on all registered vehicles.

CITIZENS' RIGHTS AND THE TORT- BASED SYSTEM

The insurance industry reports that the actual number of catastrophic loss victims is relatively small. The difficulties noted by the insurers arise when court awards exceed what the industry regards as reasonable. The industry perspective is that there should not be economic recovery where there has been no economic loss. Benefits under section "A", (the Third Party Liability Section) of the current SPF No. 1, are usually referred to as pain and suffering. Limits to this section are the subject of much discussion in New Brunswick and elsewhere in Canada and in the United States. The industry's opinion is that adjustments to this section of the SPF No. 1 need to be considered and that major adjustments may be necessary, considering the implications of tort law.

Furthermore, under Statutory Conditions (Section 6; - 3) regarding Limitation of Actions, where there is active, good faith negotiation on settlement and where formal legal proceedings have not commenced within the present two-year period, the court should have jurisdiction to extend the limitation period for three months if the court were satisfied that the further right to file legal proceedings would be fair and just in the circumstances.

COMMERCIAL VEHICLE INSURANCE

A related issue that lies outside of the mandate of the committee, but was present in at least two briefs, concerns the issue of commercial vehicle insurance. At present, for example, some trucking companies report that it is less expensive to settle some claims (Section C and deductibles for Section A) than it is to carry insurance. Some arrangement should be made to adjust the third party liability factors and Section C coverage to avoid problems that may occur if any changes are made to the SPF No. 1.

TERRITORIAL RATING

A change from the current practice of regarding all of New Brunswick as one territory for purposes of Section A (Third Party Liability) is a major issue that requires extensive exploration, discussion and direction. Many consumers are of the opinion that any change could unfairly discriminate against certain territories. Territory 1 (Moncton, Saint John and neighborhood) and Territory 2 (Fredericton and neighborhood) consumers may feel that they will in effect be subsidizing the cost of insurance for people within Territory 3 (counties of Madawaska, Restigouche and Gloucester). Territory 3 consumers may not agree that reportedly higher loss costs within their territory can and do drive premium pricing.

In a brief (July, 1984) to the Minister of Justice, H. J. Phillips, Senior Vice-president and Chief Actuary of the Insurers' Advisory Organization, made the following comments based on the organization's research and analysis of Territorial Rating in the Province of New Brunswick.

> *Frequency of claims, claim severity and loss costs all show the same indication, with the major cause of the problem being the frequency of claim. Territory 3 (counties of Madawasksa, Restigouche and Gloucester) with a five year average frequency of collision of 7.89 claims per hundred cars insured is approximately 35 per cent higher than the average for the other two territories. Similarly, Territory 3 for Comprehensive shows the frequency to be 20 per cent higher than the other two territories (p. 2).*

Phillips goes on to observe that

> *Based on this review, it can be concluded that the problem does not lie within the insurance industry. No basic principles of insurance have been violated and the problem and ultimate solution appear to be within the territory itself. Whatever steps possible, after due study of the causes, must be taken to reduce accident frequency and severity. If the problem arises from geographic location, weather, poor roads or enforcement of traffic violations, these must be isolated and corrective action taken as the first step. The premium rate levels by territory would then take care of themselves with an equalization of rates taking place as accident frequency was reduced (Ibid. p. 3).*

Consideration also needs to be given to accident prevention. We know, for example, that fatal vehicle accidents in New Brunswick have diminished dramatically over the years, (from 112 in 1999 to 76 in 2001) but indications are that some areas of the Province (Territory 3) continue to have a statistically higher rate of occurrence than others.

Additionally, two separate IBC presentations indicated that although the frequency of claims is decreasing, the severity, and therefore the cost of claims, is on the increase. Statistics compiled from the annual report of the New Brunswick Coroner's Office confirm the industry's stance.

CORONER'S REPORT

The New Brunswick Coroner's Office publishes an annual report that provides information on all investigated deaths in the province. Part of this office's report is on New Brunswick highway deaths.

The following table indicates the total number of highway deaths (code 620 - Collision deaths) in each Judicial District for years 1999-2001

District 1 - Fredericton	47
District 2 - Saint John	44
District 3 - Moncton	60
District 4 - Newcastle	22
District 5 - Bathurst	46
District 6 - Campbellton	19
District 7 - Edmundston	19
District 8 - Woodstock	37
Total	**294**

The total number of New Brunswick highway deaths from April 1st to March 31st yearly:

Year 1999	112
Year 2000	106
Year 2001	76

The number of deaths broken down by gender for the years 1999, 2000 and 2001 is indicated in the following table.

Year and Gender breakdown	
Year 1999	
Male	78
Female	34
Year 2000	
Male	82
Female	24
Year 2001	
Male	51
Female	25

The next table breaks out each of these three years by age group.

Age Group	1999	2000	2001
0-15	4	12	3
16-24	24	18	19
25-30	15	15	5
31-40	14	19	14
41-50	17	11	6
51-60	10	10	7
60-65	7	3	2
66-70	6	2	2
70 +	15	16	18

Issues of public safety continue to exist even though the statistics clearly indicate that vehicle fatalities are on the decrease. The insurance industry concludes, as does the Committee, that work needs to continue in this area.

AGE AND GENDER DISCRIMINATION ISSUES

Concerns about age and gender discrimination were presented several times over the course of the public hearings. Suggestions and recommendations presented at the hearings led to the Committee's recommendation (see recommendations section of this report) that all new drivers, regardless of gender and age, be required to take part in driver education programs before applying for testing. With education programs in place, further consideration of reductions in the present premiums for drivers ages 16 to 24 might be possible.

Other presenters advocated a system that would identify and penalize only drivers who prove to be irresponsible or uncaring. Insurance premiums would be tied not to gender, location or age, but to the driving record of the individual. A system of demerits, such as the one currently employed in Manitoba, would link premiums to such factors as an at-fault accident, any two moving violations or any relevant violations of the Criminal Code of Canada. The high rate Facility Association program would then be limited to drivers who are repeat offenders, convicted of impaired driving or dangerous operation of a vehicle.

DRIVER SAFETY

The Province already recognizes the positive results of safe driving courses and the present graduated licensing program. Some presenters suggested that these programs could be expanded to include mandatory Road Side Safety and Driving Safety programs for all new drivers and that funding for programs and enforcement could come from imaginative cost recoverability initiatives. Savings could be realized from reduced costs related to health care and public safety. Financial support could also come from the industry. As another example, Manitoba applies a surcharge when a license is granted for the first time or when a suspended license is reinstated. This practice creates a source of additional revenue for the Manitoba Public Insurance Program (MPIP).

CLAIMS CONTROL

Even with the best safety program possible in place and enforced, there will be accidents. Recent history of the rising costs of claims made against policy issuers makes it clear that there is a need for new approaches to the legal costs involved in the handling of claims.

The cost involved in the actual claims settlement also cries out for attention. A process that makes the claims awarded more proportionate to the level of compensation arranged for before the accident is one idea that has merit.

Some of the following steps might be involved in this type of proportionate compensation.

The present system, for example, allows two full calendar years less one day for an accident claim to be filed. It seems obvious that with the technology now available, the assessment of the costs of injury and damage can be expedited. Auto related initial injury reports could be considered to be the first stage of any claim.

One related idea from the legal community was the creation of an insurance compensation review agency (with a relevant appeal process) where all claims under a set limit would be examined before payment. This overview system would help to solve the problems associated with small claims where out of court settlements are often made for convenience or in an attempt to avoid higher settlements.

It was also suggested during the hearings that a centralized system that could provide damage assessment information on a province-wide basis would be required. Damage would be estimated and information shared through the system. Clear identification of the use of new or reconditioned parts and a statement of the established value of the vehicle were also suggested as partial solutions to abuse issues. Recent reports of "fake" airbags installed on repaired vehicles appears to reinforce the position that more supervision of damage assessment and repair aspects of the insurance system may be required.

FAIRNESS FACTORS

If motorists expect to be protected and compensated by the insurance carried by others, then it is only fair to require all motorists to carry adequate insurance. This would result in a mandatory system that protects victims of accidents and promotes fairness in the industry.

Furthermore, linking vehicle registration, the driver's license and insurance coverage into a package would result in greater stability and fairness in insurance. Enforcement and fines that make uninsured and unlicensed drivers responsible for some part of the costs of claims would also help. One suggestion is that a person carrying a minimum amount of mandated insurance would be unable to obtain compensation for more than the amount carried. This limitation would apply regardless of the amount of insurance carried by the other party or the finding of who was at fault for the accident itself.

The Committee understands that any reform proposals applying to private operation and ownership of motor vehicles will eventually apply to commercial vehicles as well. While the area of commercial coverage and responsibility is outside the mandate of the committee, consideration of any change to insurance for motorized vehicles will also apply to motor vehicle traffic that is commercial in nature. Issues such as transportation of hazardous waste, physical property damage and third party liability may require far more coverage than the mandated coverage for private vehicles, since the risks of major damages are clearly higher. The Committee, therefore, notes that the matters affected by this report extend beyond its mandate.

REGULATORY REGIME

The issues touched on in this section of the report emerged from a review of the literature that included jurisdictional comparisons as well as a review of past and present New Brunswick regulatory practices. Consultation with industry experts and key stakeholders regarding New Brunswick's current regulatory regime revealed the opinion that more supervision and control of the many factors involved with auto insurance are needed. Insurance needs to be regulated and consumers need to be protected on the basis of insurance carried and claims made. The responsibility for regulatory control should be well understood and respected and firmly established by government. Although the task of oversight is complex and often challenging, the balance point between fair rates and fair claims is too important to be left to the current self-regulating system.

PUBLIC HEARINGS

The preceding section of the report identified current New Brunswick issues in automobile insurance through analysis of the briefs (written and presented), a survey of the literature and a number of consultations. While comprehensive in nature, this part of the report limits itself to those issues that were most often part of the questions and answers posed during the Public Hearing process. The intent was to produce a final report that groups together

- Areas of concern that emerged from the literature.
- Issues that emerged from jurisdictional comparisons.
- Results of consultations with various stakeholders and industry experts.
- Common outcomes from the hearings process.
- Clear recommendations that result in fair, affordable and accessible auto insurance for the people of New Brunswick.

The public hearings that took place in five locations touching all regions of the Province (Fredericton, Saint John, Moncton, Bathurst and Edmundston) over the month of June, 2002, provided the public with opportunity for input to the process. A number of areas of concern (see Appendices) emerged from the public hearings, regrouped here under four main headings.

- Protect the public
- Enhance preventative initiatives
- Explore new approaches
- Address industry issues to make insurance accessible and affordable

A brief description of each of these main headings follows.

PROTECT THE PUBLIC

Protecting the public was a theme that was repeated over the course of the public hearings across the province. Several briefs that presented the perspective of the legal profession in New Brunswick and elsewhere, strongly opposed approaches to reform that encroached on the rights of auto accident victims. The Law Society of New Brunswick for example, presented a 67-page brief outlining the benefits of the tort-based system and the flaws of no-fault systems in other provinces and American states.

The Law Society's brief makes no specific recommendations to the Committee but the major points are clear. The final paragraph of page 49 can be taken as a summary of their presentation.

> *Reforms aimed at reducing the number of accidents and reducing the cost of administering claims should be developed and implemented before taking away substantive rights is even considered an option. Even the removal of profit from the equation by the establishment of a non-profit government owned insurer would be a better solution than depriving innocent victims of accidents their right to full and fair compensation (p. 49).*

Other repeated themes that relate to the issue of protecting the public included control and punishment of uninsured drivers, protection of victim rights and long-term care costs, enforcement issues, higher minimum coverage, harmonization of Atlantic Provinces insurance systems, tighter control over insurance companies and their rates and procedures, elimination of discrimination by age or gender and a prohibition on the use of cell phones while driving.

ENHANCE PREVENTATIVE INITIATIVES

A second theme focused on the desire to improve existing procedures. Items common to this theme included

- Road safety design, construction and improved signage.
- Extending safety and risk education to public.
- Establishing stricter controls over fraud.
- Establishing much tighter inspection of commercial and private vehicles.

Several of the preventative initiatives and improvements that were of concern to presenters are included in the report's recommendations.

EXPLORE NEW APPROACHES

A third theme taken up by many presenters was to explore new approaches and procedures. Several ideas echoed material that had been researched for the Committee's consideration. Many of these ideas were further developed and incorporated into the recommendations section of this report. A summary of these ideas follows.

- Change the drivers' licensing system.
- Establish a small claims commission.
- Use Vehicle Identification Numbers (VIN) for registration and repair systems.
- Set limits on catastrophic loss claims by schedule.
- Make territorial changes that reflect the reality of costs.
- Retest for driver competence and aptitude at staged intervals.
- Impose structured settlements for most non-catastrophic injuries.
- Establish a co-operative effort between companies and government to link registration and insurance.
- Reward good drivers with insurance points.
- Consider changes to the tort system.

INDUSTRY ISSUES THAT MAKE INSURANCE AVAILABLE AND AFFORDABLE

Another theme addressed in many briefs was that the insurance industry itself needs to undertake certain measures in order to make auto insurance more affordable, accessible and fair for the people of New Brunswick. Presenters suggested that the industry

- Reduce the costs of doing business.
- Establish higher minimum coverage.
- Control fraud for both injury and damage.
- Develop strategies to avoid inappropriate pay out of claims by insurers.
- Employ fair and just compensation principles.
- Change the territorial systems.
- Impose court structured settlements.

Suggestions and recommendations from the briefs presented frequently reflected the experiences and practices of other provincial jurisdictions. The research undertaken also supported many of these themes and specific "best practice" models from many jurisdictions. The resultant recommendations are developed in the next section of this report.

RECOMMENDATIONS

The areas of concern developed in this section of the Committee's report emerged from the public hearings and from the tasks as identified, researched and completed in compliance with the Committee's mandate.

CONTROL OF ADVERTISING

Recently, the number of billboards advertising the services of lawyers who specialize in auto accident insurance claims has been increasing in several regions of the province.

Recommendation

The Committee recommends that this matter be referred to the Law Society to explore in terms of the type and suitability of advertising.

AUTO INSURANCE TELEMARKETING

The Committee members viewed the issue of auto insurance telemarketing and its effect on middle market availability with concern. Some telemarketers have no New Brunswick presence (i.e. may not have licensing agreements with the Office of the Superintendent). These marketers come into the province seeking easily serviced consumers on the basis of low-priced coverage.

Four things follow:

- Telemarketers often select the "best" clients, leaving local brokers to deal with less desirable clients who must pay higher premiums based on the amount of risk such clients bring to the table.
- Secondly, it is clear that revenues generated through insurance telemarketing go out of local communities and likely out of the province.
- Telemarketers customarily do not make clients aware of the fact that a chargeable claim often results in policy non-renewal. Once the policy renewal date occurs, the client who is now without insurance must try to go back to the original New Brunswick agency or broker. The original broker, however, is often not able to serve the client because of the marketer's refusal to renew. At this point, if the original/local broker is able to serve the client at all, a substantial increase in premium usually results.
- Finally, telemarketing companies that come into the province with little in the way of investment are usually the first companies to leave when and if there is pressure on the industry. Clients of such companies are left with little or very high cost service, for which they often blame the original/local broker who is often the innocent victim of the questionable practices perpetrated by telemarketers.

Recommendation

The Committee recommends that insurance telemarketing be more strictly licensed and regulated and that the enforcement of insurance telemarketing regulations be carried out by the Office of the Superintendent.

MIDDLE MARKET GROWTH

The Committee expressed the related concern that the current insurance environment in New Brunswick does not sufficiently support the growth of middle markets. These are the markets that are needed to serve the majority of clients who are presently being unjustly forced into Facility Association. Increasing growth and accessibility to middle markets will benefit these New Brunswickers directly (including consumers in northern New Brunswick and senior citizens) and all New Brunswickers in the long run.

The Public Utilities Board has within its mandate the ability to make positive changes in this area by favouring rulings that encourage growth of middle markets and acting expediently with regard to Facility Association rate filing.

Recommendation

The Committee recommends that PUB ensure the continued presence and growth of middle markets by expedient disposition of Facility Association rate filing requests.

OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF INSURANCE

The responsibilities of the Office of the Superintendent of Insurance need to be examined for efficiency and accessibility. After several months of studying the insurance situation in New Brunswick, it has become apparent that a re-examination of the functions and roles of the Office of the Superintendent of Insurance and the related functions of the PUB regarding auto insurance is required. Each has potential for change that will enhance fairness, affordability and accessibility of auto insurance for consumers. The Select Committee's mandate is to explore and recommend solutions for the private passenger sector. It has concluded, however, that a new insurance environment needs to exist to ensure all lines of insurance are available and affordable in all regions of the province.

Because auto insurance is mandatory in this province, the government's attention is naturally focused on this line of insurance. Although auto insurance is the largest line of insurance business transacted in New Brunswick (a typically balanced book comprises 65 per cent auto insurance), homeowners insurance and commercial (auto and property) are also important and should also receive attention.

As shown in other parts of this report, the inter-connection among all types of insurance means that what affects one line directly may subsequently affect the others. Homeowners' insurance, for example, is as important as auto insurance in the everyday lives of New Brunswickers.

Furthermore, affordable and available commercial insurance supports the growth and stability of the province's economy. It is important to note that although the Committee's mandate is limited to auto insurance, the future of other insurance business remains vulnerable to most of the same factors as auto insurance.

Recommendation

The Committee recommends that there be a co-ordinated effort between the Office of the Superintendent of Insurance and the Public Utilities Board regarding the handling, monitoring and managing of auto insurance, making absolutely certain that the government is well informed and fully aware of emergent issues.

The Committee further recommends that the Office of the Superintendent of Insurance be reviewed and amended to bring its roles and functions in line with the recommendations in this report.

CONSUMER ADVOCACY

The Committee expressed concern that New Brunswick trails other jurisdictions with regard to consumer advocacy. Consumers at the public hearings consistently reported that they did not understand why they were being "sent to Facility". While this may be a question of consumer education, it may also mean that someone knowledgeable in insurance needs to advocate for consumers on a daily basis. Furthermore, a consumer advocate would

- Be independent of PUB and the Superintendent's office.
- Monitor for non-compliance and assurance of availability.
- Monitor entry and exit guidelines for Insurance Companies (OIC 70 -162).
- Monitor telemarketing practices.
- Oversee mergers/acquisitions of brokerages.

Recommendation

The Committee recommends legislation to provide for a full time consumer advocate to be appointed by government to intervene in PUB rate hearings, the cost to be paid by the board and passed on to the industry through assessments.

CONTROL OF PROOF OF INSURANCE

All New Brunswick vehicles must carry insurance coverage. One of the problems within the existing system concerns motorists who do not insure their vehicles adequately. An enhanced process for ensuring mandated coverage could be attained through the use of data banks and software programs to enable rapid monitoring and enforcement. Several Canadian jurisdictions currently and successfully combine vehicle registration and proof of insurance. Registration tied directly to insurance coverage ensures that no insurance would mean no registration.

Recommendation

The Committee recommends that insurance coverage be tied directly to vehicle registration with monitoring and enforcement processes as follows:

- ***Print insurance certification information directly on the New Brunswick vehicle registration form with clear notice that canceling insurance means canceling registration.***
- ***Develop the process through IT solutions developed by e-business.***
- ***Synchronize registration and insurance due dates/ renewals.***
- ***Produce license plate stickers as proof.***
- ***Those wishing to cancel insurance would be required to turn in their plates.***

CREATE AN ARBITRATED RESOLUTION PROCESS

Our present New Brunswick legal system provides limited options as to how insurance claims are settled. The predominant manner of settlement through the courts is inherently adversarial. This system, though effective in serious injury situations, has proven to be less effective for smaller claims. Smaller claims are defined here as those where there has been no serious injury and where the amount asked for by the victim or offered by the insurer is less than $50,000. In an arbitrated resolution process (ARP), small claims cases could be resolved without the direct involvement of the courts and to the satisfaction of all concerned; victims, insurers and government.

- For the victim, ARP offers a fair, expedient, less expensive, less confusing and less stressful resolution. ARP allows victims the opportunity to have their say and validates that they were victims of accidents, regardless of fault.
- For the insurance company, ARP offers a speedier and less expensive alternative to a normally time-consuming process. ARP may also curtail the inappropriate industry practice of "paying out" difficult claims thus fighting fraud and judiciously settling what the industry regards as nuisance claims.
- For government, ARP with a clear set of guidelines would clear valuable court time for other matters.

Auto insurance in New Brunswick is a hybrid system that provides certain basic benefits on a no-fault basis, yet allows virtually unrestricted access to tort remedies. The Committee does not wish to move away from a tort-based system, but sees the potential in ARP as an alternative process. By offering a faster, fairer, more expedient and less expensive process, ARP would permit more money to go to the injured without compromising victims' tort rights.

Several briefs from the legal community supported the principle of simplified dispute mechanisms. Each of these briefs provided solid arguments in support of such a system. All suggested that some form of arbitration process would serve all parties well.

For such a system to really accomplish the goals of ARP, however, the system needs to be binding on all parties concerned. Otherwise, any party not satisfied with the decision would likely revert to the direction of the courts. Without the binding factor, such an arbitration process would simply create another bureaucratic level without significant value.

An additional and important factor is the saving of administrative and legal costs in dealing with all such claims that have not been resolved within one year after a legal proceeding has commenced. The Committee's view is that any arbitration mechanism also ensures the victim's right to appeal and that insurers would be less likely to pay for the sake of settlement. Claims benefits under ARP will be directed to those that have suffered a loss. Both parties could also agree to early arbitration if there is a wish to settle in a more expedient manner.

Several briefs suggested that the costs of arbitration be borne equally by the parties so that each has a stake in the resolution of the matter in a quick and orderly fashion. The arbitration process would consist of lawyers, doctors, medical practitioners, insurance people and lay people. The arbitration process would need to be heard and a decision rendered within a set time period.

As stated by one presenter at the public hearings, arbitration provides a simplified straight forward process for resolving disputes at less cost. Arbitration also assures quick, fair and just settlements.

Recommendation

The committee recommends that an Arbitrated Resolution Process (ARP) be developed as a valuable tool in the service of injured victims, the insurers and government. ARP is a dispute mechanism that is meant to bring about a complete, mandatory, adjudicative and binding system that is more readily accessible to all New Brunswickers.

The Committee further recommends that

- ***The arbitration process be established to deal with economic and non-economic loss for claims under the amount of $50,000.***
- ***The arbitration process could also be used for higher amounts if mutually agreed to by all parties.***
- ***The process ensures victims' rights to appeal.***
- ***The process provides expedient, fair resolution, at lower cost and with less frustration.***
- ***The Law Society and the Department of Justice be asked to develop the process.***

EDUCATION

The Committee considered a number of measures regarding public education. These measures are designed to make the driving public more aware of its own responsibilities for the safety of all drivers. Programs similar to these have been tried with varying levels of success in all the jurisdictions consulted for "Best Practices" models.

Recommendation

The Committee recommends that the following programs and approaches become part of the Government's new directions for driver education and public safety:

- ***Enhance the graduated licensing program.***
- ***Establish compulsory safety driving courses for all new drivers.***
- ***Require mandatory vision testing by the Department of Motor Vehicles (or proof of vision fitness for driving from a licensed optometrist) every 10 years.***
- ***Require completion of mandatory safety driving courses for any repeat offenders convicted under sections of the Criminal Code of Canada that relate to vehicles.***
- ***Enhance classroom road safety programs.***
- ***Place emphasis on educational programs that focus on accident prevention, saving lives and reducing injuries.***

ROAD USER SAFETY

Road user safety initiatives are an important factor in making New Brunswick roads safer. Such initiatives will result in fewer and less severe accidents and a reduction of auto insurance claims. Road user safety includes encouraging changes in driving behaviour and attitude. The Government of New Brunswick promotes road user safety through strategic planning and development and implementation of driver and vehicle related initiatives to raise public awareness.

In this regard, the Committee identified two issues: factors relating to repeat offenders of driving related offences under the Criminal Code of Canada (CCC) and factors concerning improvements to the physical aspects of roads in the province. Accordingly, the Committee's recommendations relating to road user safety reflect both factors.

Recommendation

The Committee recommends that for repeat offenders of driving-related offences under the Criminal Code of Canada (CCC), the government act to

- ***Establish an escalating fine schedule.***
- ***Impose the loss of driving privileges with appeal after five years for repeat offenders under CCC and those charged under the impaired driving legislation.***
- ***Ensure that stricter guidelines are in place for these offenders regarding the re-instatement of driving privileges.***

Secondly, regarding factors concerning improvements to the physical aspects of roads in the province, the Committee recommends

- ***Installation of rumble strips at major intersections and on major highways.***
- ***Inclusion of the installation of rumble strips in future road building initiatives.***
- ***Adding flashing red lights to major stop signs, supplemented by rumble strips at certain major intersections.***
- ***Creation of a New Brunswick Traffic Safety Division within the Department of Public Safety that mirrors the successful tasks and procedures already in place in other jurisdictions.***

NEW BRUNSWICK AUTO POLICY : STANDARD POLICY FORM (S.P.F. NO 1)

The Committee, in public hearings, jurisdictional comparisons and with a knowledge base from the research, considered several issues concerning the New Brunswick Auto Policy: Standard Policy Form (S.P.F. No 1).

Insurance is based on the principle of shared risk. Citizens are generally expected to contribute in proportion to their expected outcomes. In insurance, however, claims may be made despite disproportionately low contributions. Responsible citizens should expect to take any steps possible to protect others from hardships they may inflict. New Brunswick drivers must also be conscious about the needs of others. The Committee concluded that coverage could be enhanced in a manner that will assure sharing the risk comes at affordable cost.

The following recommendations are intended to assure that all citizens are properly covered to bring this section in line with its original purpose. These changes also aim to enhance consistency in court interpretations.

SECTION A THIRD PARTY LIABILITY

The Committee supports the intent that third party liability coverage be sufficiently increased to reflect the rising costs being incurred by accident victims.

Recommendation

The Committee recommends that Section A, Third Party Liability be changed so that Minimum Mandatory Third Party coverage be increased to $500,000 from the present minimum limit of $200,000.

SECTION A
STRUCTURED SETTLEMENT

The Committee supports the position that any large third party award should be used to protect the victims and assure that any award is used as intended; i.e. to protect and assure any future care and needs of the injured.

Upon consulting with and on the advice of members of the legal profession, the Committee supports the position that the use of court-structured awards ensures the protection of minors, head injured victims and other catastrophically injured persons. Court structured awards also offer court advocacy for victims who can no longer advocate for themselves.

Recommendation

The Committee recommends mandatory court ordered structured settlements for under age victims of auto accidents, and for victims having suffered serious and permanent head injuries, or in any other case judged necessary by the court.

SECTION B

ACCIDENT BENEFITS
SUBSECTION 1 (2)
FUNERAL EXPENSES

This section reads that Funeral expenses " . . . [may be] incurred up to the amount of $2,500, in respect to the death of any one person" (SPF No. 1, p. 2). This amount is low by current economic standards. This amount could be increased either by offering higher limits to the insured at a minimum additional premium or by doubling the amount under this section.

Recommendation

The Committee recommends that the amount specified for funeral expenses (SPF No. 1, Subsection 1 (2), Funeral Expenses) be doubled.

SUBSECTION 2
DEATH BENEFITS AND LOSS OF INCOME PAYMENTS

Death benefits, as they are presently offered, are low. The Committee suggests consideration of the idea that additional death benefits be offered to the insured at an additional premium. This is a practice in other jurisdictions and, in some, has proven to be an attractive addition to the auto policy.

PART II
LOSS OF INCOME
SECTION 2

The term "unpaid housekeeper" no longer truly reflects the importance of this role to the social structure of family life, and the importance of these citizens and workers to society as a whole.

Recommendation

The Committee recommends that

- ***The term housekeeper be changed to reflect the importance of such individuals.***
- ***The benefit amount should be changed to reflect the importance of women to society and their families.***
- ***The benefit period be increased to a maximum of 104 weeks.***
- ***The benefit amount be increased to $125 per week.***
- ***There be an additional amount of $20 per week for each dependent child still residing at home.***

STUDENT BENEFIT

Currently, students attending technical colleges, universities or any other post-secondary institutions, for a period of not less than two years, are not properly covered.

Recommendation

The Committee recommends that any student fulfilling the requirements of an academic or technical program and attending school full time shall be entitled to the same rights and benefits as other employed people.

PART 2
SECTION 3(B)

Amendments to this section will eliminate ambiguity concerning the original policy intent. The Committee recommends that this section be made specific so that long term benefits are clearly understood to be as follows:

The term "to age 65" means exactly that. In some cases the courts have ruled that without the specific age limit stated in the policy description, it could be assumed that benefits could be awarded for any length of time as determined by the court. In some situations there may be continuation of special medical care. If the treatment accustomed to by claimants is not available through the regular social net, the insurer must be responsible to continue such treatments.

Recommendation

The Committee recommends that benefits be awarded until the age of 65 (meaning the day the person turns 65) as follows:

- ***Full weekly benefits up to age 65.***
- ***The benefit amount be reduced by 50 per cent at age 65.***
- ***The amount be further decreased by 10 per cent each year on the date of birth until the age of 70, when all benefits cease.***

SECTION C
LOSS OF OR DAMAGE TO INSURED AUTOMOBILE

This section deals with damages to the insured's owned auto. The possible endorsements under this section may encompass: All Perils, Collision, Comprehensive, or Specified Perils. This section is not mandatory at present in New Brunswick, and coverage is left to the insured.

Each jurisdiction deals with this section differently. New Brunswick leaves it to the insured to decide whether coverage is wanted. Normal deductibles are $250 for Collision and $100 for Comprehensive. The recent trend, however, has been to have higher deductibles which, in turn, reduce the premium. A related issue is the trend for some companies to insure only those vehicles that are less than ten years of age. It should therefore also be made clear that any vehicle, regardless of age, that has passed the annual New Brunswick inspection not be refused coverage by any insurer.

Concern was also raised that the insured who are "not at fault" are, in some instances, looked upon by various companies as having made claims. Some insurers use accident fault charts to establish a value for the degree of fault claimants are assigned. As a consequence, these claimants are then considered to be "bad risks" by certain insurers, resulting in the refusal of renewal or an increase in premiums.

Recommendation

The Committee recommends that PUB review the industry practice of using accident fault charts as an expedient method for determining fault under Sections A and C and that its use be restricted.

TERRITORIAL RATING

The Committee spent a great deal of time and effort gathering information and weighing options concerning the current New Brunswick territorial rating system. In its deliberations, the Committee considered current and best practices in other jurisdictions, explored the origins of the New Brunswick territorial rating system and examined the implications of change on many levels.

The Committee came to the conclusion that the current system creates a prejudicial situation in areas of the province where accessibility to insurance is an issue. The Committee expressed concern that some regions are penalized more heavily than others and that the system would be fairer if the territories were equally populated.

The 2001 census gives the total population of New Brunswick as 729,458. The three tables below indicate how the population is currently distributed across the insurance territories.

Territory # 1	**Population**
Albert	26,749
Charlotte	27,366
Kings	64, 208
Saint John	76,407
Westmorland	124,688
Total	**319,418**
Percentage of total NB population	43.8%

Territory # 2	**Population**
Carleton	27,184
Kent	31,338
Northumberland	50,817
Queens	11,862
Sunbury	25,766
Victoria	21,176
York	87,212
Total	**255,355**
Percentage of total NB population	35%

Territory # 3 (Old territories 3,4,& 5)	**Population**
Gloucester	82,929
Madawaska	35,611
Restigouche	36,134
Total	**154,674**
Percentage of total NB population	21.2%

While altering the territory boundaries to reflect a more equitable distribution of the population may not immediately solve the problems being experienced by the insured in northern New Brunswick, the Committee concluded that a thorough review of the geographic and population make up of the territories must be conducted.

In addition, the analyses of loss costs as reported by the insurance industry give further indication of the escalating cost differentials among the territories. The next three tables indicate the loss costs in actual dollars and loss costs by percentage by territory for the year 2001 (figures supplied by IBC).

Section A	**Territory #1**	**Territory # 2**	**Territory # 3**
Loss cost per vehicle	$515	$629	$623
Section A Loss Ratio	116%	141%	134%

Table 1 - Loss costs in dollars and loss costs by percentage by territory for the year 2001

Section B	**Territory #1**	**Territory # 2**	**Territory # 3**
Loss cost per value (Accident Benefits)	$104	$117	$175
Accident Benefits Loss Ratio	133%	148%	194%

Table 2 - Loss cost per claim value and loss ratio by percentage for Accident Benefits

Total Policy (All sections combined)	**Territory #1**	**Territory # 2**	**Territory # 3**
Loss Cost Per Vehicle (All coverage)	$795	$927	$963
All coverage Loss Ratio	101%	115%	118%

Table 3 - Loss cost per vehicle and loss ratio by percentage for all coverage.

The current New Brunswick system of setting the boundaries that determine the territories is not clearly evident under the Insurance Act. Under the Act, (Section 75 - 1), however, the Office of the Superintendent of Insurance delegates the collection and filing of statistical information to the Insurance Bureau of Canada (IBC). Under the subsequent Section (75 - 2), IBC also creates the Statistical Plan that becomes a required part of the Superintendent's Annual Report. IBC thus collects and cost averages the actual dollar amounts paid out against policy premium revenues collected each year. This statistical information is important in determining the factors that directly govern rate increases and decreases.

After the 1970 Order in Council (OIC 70 - 162), these compiled statistics ceased to refer to territories for the purposes of Section A: Third party liability. The 1970 OIC caused Section A of the Auto Insurance policy (SPF No. 1) to become compulsory for all insured vehicles and the same premium rate was mandated in all parts of the province.

The issue is whether this is fair and equitable for all areas of the province. For example, Table 1 above indicates that even though the identical premium is paid in all parts of the province, the loss cost differs across the three territories.

This trend continues for Section B (accident benefits) of the SPF No.1. Again, actual dollars paid out in accident benefits per claim varies across the three territories by as much as 60 per cent.

Table 3 combines all sections of the policy and shows the average actual dollar difference per vehicle paid out across the three territories plus the loss ratio. The industry maintains that a loss ratio in the mid seventies percentage results in a "break-even" position for individual brokerages and agencies in their auto insurance lines of business.

Recommendation

The Committee recommends that a review of the territorial rating system be undertaken immediately. Since the setting of territories for rating purposes is closely associated with regulating of rates, it is reasonable to delegate the determination of the new rating territories to the PUB. This includes the responsibility to consider the following factors as the focus of the review:

- ***Changes to territorial rating system need to be carefully examined and adjusted to truly reflect loss costs regionally.***

- ***Territories to be statutorily defined and regulated and OIC 70 - 162 be rewritten to reflect the changes to SPF No 1, Section A.***
- ***The Public Utilities Board, in concert with the Superintendent of Insurance, shall review and re-adjust the current boundaries of the territories to reflect***
  - ***Equitable population distribution,***
  - ***A level playing field, and***
  - ***Equal treatment for all New Brunswickers.***
- ***In accordance with OIC 70 - 162, companies wishing to do business in the Province of New Brunswick must be licensed in New Brunswick and must write in all territories.***
- ***The exit and entry guidelines as stated in the regulations must be re-evaluated with a view to controlling more stringently how and when companies leave the Province. If companies choose to leave, it should be more difficult to re-enter.***
- ***Companies must also adhere to strict exit as well as entry criteria as stated in the regulation.***
- ***Consider a "made in New Brunswick" solution as an option.***
- ***Once territorial rating is redefined, there must be some guarantee that access to insurance will increase, especially in the north of the province.***

PUBLIC UTILITIES BOARD

The Committee concluded that the activities and responsibilities of the Public Utilities Board have diminished since 1997 vis-a-vis auto insurance regulation and control. It also concluded that, at the very least, consideration be given to a return to the pre-1997 regulatory regime.

Recommendation

The Committee recommends that the activities and responsibilities of the Public Utilities Board immediately be restored to the pre-1997 regulatory regime and that the following factors be reflected in this recommendation:

- ***Companies revert from the current "file and use" system to the former regulatory regime.***
- ***Rate increases (or decreases) for all territories are to be monitored and approved by PUB as per the pre-1997 standards.***
- ***This change in the statute is retroactive to July 1, 2002.***
- ***The industry will act in good faith by refraining from imposing any rate increases during this period.***

- ***The absence of compliance with this good faith premise (the good faith premise being part of the insurance contract) shall result in a retroactive legislated solution.***

UNDERWRITING GUIDELINES

Insurers are currently under no obligation to set common rates or act in similar ways when considering certain cases or risks. Companies operate differently from one another. In a free market system, this means each company sets its own underwriting guidelines depending on the type of risks that the company wishes to attract. The guidelines then become part of the company's rate proposals that the company files with PUB. This file and use system has been the accepted practice (since 1997) that normally assured that there were markets out there for every type of risk.

There are, however, certain minimum standards that are appropriate to the insurance industry.

Recommendation

The Committee recommends that industry standards be established in a uniform and consistent set of guidelines that are known to the buying public. Such guidelines would include concerns over lapse of coverage, age of vehicle, how NSF checks are handled, how each insurer deals with occasional under-age drivers, whether certain claims are "chargeable" or not, questions concerning middle market risk and the rating of seniors. All such underwriting guidelines should be mandatory and made uniform to all insurers transacting business in New Brunswick.

The Committee further recommends that a set of mandatory minimum underwriting guidelines for all insurers wishing to transact business in New Brunswick be developed jointly by the PUB, the Superintendent of Insurance and the Insurance Industry.

Finally, the Committee recommends that the mandatory guidelines and all other guidelines particular to the individual insurers, be attached to all new policies and be the subject of marketing processes that more thoroughly inform consumers.

DRIVER PROFILING/DRIVER RELATED CONCERNS

The matter of age, geographic location and gender discrimination for auto insurance rates has long been a source of concern. One position on this matter was put forth by the Insurance Bureau of Canada in an April 1985 brief submitted to the New Brunswick Minister of Justice.

> *It is only equitable that youthful drivers as a group should pay more for their automobile insurance than the more mature drivers and that within the group of youthful drivers, young men should pay more than young women. To charge more mature drivers more, simply to give a break in premium to the more youthful drivers, and similarly to charge young women more than young men would, in the opinion of IBC, amount to unfair discrimination insofar as more mature drivers and young women are concerned (IBC, 1985, p. 36).*

Age and gender discrimination factors for all drivers need to be seriously reconsidered and resolved. There is a point in time when any person's driving skills and abilities may begin to deteriorate. Jurisdictional comparisons, industry evidence and indeed seniors themselves generally accept the premise that the insurance industry has the right to require medical examinations in order to assess risk based upon drivers' skills and abilities. Conversely, people should not be punished or made to pay exorbitant rates because of age or gender. Nor, for that matter, should a person be considered a bad risk based simply upon place of residence. Under the present system, convicted impaired drivers may actually pay less premium than some male drivers under the age of 25. A system is arguably unfair when a person is charged for (projected) claims before they actually happen.

Apparent inconsistencies that exist regarding age and gender issues need to be resolved. There is no gender discrimination for people over the age of 25, for example, nor does the industry make any distinction between men and woman over 65. In the opinion of the Committee, requiring medicals for seniors over the age of 70 is a fair practice.

Regarding underage drivers, it is known within industry circles that some parents as well as young drivers find ways to manipulate the system in order to insure youths' vehicles. This practice can produce very serious consequences for parents in the case of serious claims.

Such manipulation creates pressures on the industry side that eventuate in higher loss costs, court costs and premiums. What some consumers do not readily understand is that the auto insurance policy is a legally binding contract. Since both the insured and the insurer are bound by the contract to act in good faith, coverage could be denied by the courts in cases found to contain a misrepresentation of the facts.

Recommendation

The Committee recommends that PUB re-examine gender and age discrimination (especially gender discrimination for underage drivers and age discrimination for senior drivers) and any other aspects of driver profiling to eliminate discrimination, generally accepting the premise that the insurance industry has the right to assess risk based upon drivers' skills and abilities.

FRAUD AND COST CONTROL

The Committee does not consider fraud to be especially pervasive in New Brunswick. Fraud and the cost control aspects of fraud are internal issues for the insurance companies. There was agreement, however, that the costs of fraud are eventually passed on to the consumer in the form of increased premiums. Therefore, the Committee decided to include a statement of issues that should be addressed by the industry.

Statement on Fraud

The Committee acknowledges that fraud is of concern to the insurance industry and to the public and concludes that some of the following approaches are achieving desired results in other jurisdictions:

- ***Establish and share data bank information concerning false or exaggerated claims.***
- ***Monitor nuisance claims.***
- ***Develop inter-provincial co-operation.***
- ***Apply consequences commensurate with levels of fraudulent activities.***
- ***Create holding compounds for accident vehicles.***
- ***Provide a verification system regarding vehicle repair receipt expenditures.***
- ***Create anti-fraud communication programs.***

Statement on Cost Control

The Committee acknowledges that cost control is of primary importance to the industry and to the consumer. Questions raised during the Committee's deliberations, however, pointed to some areas where the industry could achieve additional measures of consumer confidence by establishing a more transparent approach. These include

- ***Justification processes concerning operational costs.***
- ***Reasonable premium adjustments.***
- ***More stringent claims management.***

APPENDIX A: RECOMMENDATIONS

1. ***The Committee recommends that this matter be referred to the Law Society to explore in terms of the type and suitability of advertising.***

2. ***The Committee recommends that insurance telemarketing be more strictly licensed and regulated and that the enforcement of insurance telemarketing regulations be carried out by the Office of the Superintendent.***

3. ***The Committee recommends that PUB ensure the continued presence and growth of middle markets by expedient disposition of Facility Association rate filing requests.***

4. ***The Committee recommends that there be a co-ordinated effort between the Office of the Superintendent of Insurance and the Public Utilities Board regarding the handling, monitoring and managing of auto insurance making absolutely certain that the government is well informed and fully aware of emergent issues.***

   The Committee further recommends that the Office of the Superintendent of Insurance be reviewed and amended to bring its roles and functions in line with the recommendations in this report.

5. ***The Committee recommends legislation to provide for a full time consumer advocate to be appointed by government to intervene in PUB rate hearings, the cost to be paid by the board and passed on to the industry through assessments.***

6. ***The Committee recommends that insurance coverage be tied directly to vehicle registration with monitoring and enforcement processes as follows:***

- ***Print insurance certification information directly on the New Brunswick vehicle registration form with clear notice that canceling insurance means canceling registration.***
- ***Develop the process through IT solutions developed by e-business.***
- ***Synchronize registration and insurance due dates/renewals.***
- ***Produce license stickers as proof.***
- ***Those wishing to cancel insurance would be required to turn in their plates.***

7. ***The committee recommends that an Arbitrated Resolution Process (ARP) be developed as a valuable tool in the service of injured victims, the insurers and government. ARP is a dispute mechanism that is meant to bring about a complete, mandatory, adjudicative and binding system that is more readily accessible to all New Brunswickers.***

The Committee further recommends that

- ***The arbitration process be established to deal with economic and non-economic loss for claims under the amount of $50,000.***
- ***The arbitration process could also be used for higher amounts if mutually agreed to by all parties.***
- ***The process ensures victims' rights to appeal.***
- ***The process provides expedient, fair resolution, at lower cost and with less frustration.***
- ***The Law Society and the Department of Justice be asked to develop the process.***

8. ***The Committee recommends that the following programs and approaches become part of the government's new directions for driver education and public safety:***

- ***Enhance the graduated licensing program.***
- ***Establish compulsory safety driving courses for all new drivers.***
- ***Require mandatory vision testing by the Department of Motor Vehicles (or proof of vision fitness for driving from a licensed optometrist) every 10 years.***
- ***Require completion of mandatory safety driving courses for any repeat offenders convicted under sections of the Criminal Code of Canada that relate to vehicles.***
- ***Enhance classroom road safety programs.***
- ***Place emphasis on educational programs that focus on accident prevention, saving lives and reducing injuries.***

9. ***The Committee recommends that for repeat offenders of driving-related offences under the Criminal Code of Canada (CCC), the government act to***

- ***Establish an escalating fine schedule.***
- ***Impose the loss of driving privileges with appeal after five years for repeat offenders under CCC and those charged under the impaired driving legislation.***
- ***Ensure that stricter guidelines are in place for these offenders regarding the re-instatement of driving privileges.***

Secondly, regarding factors concerning improvements to the physical aspects of roads in the province, the committee recommends

- ***Installation of rumble strips at major intersections and on major highways.***
- ***Inclusion of the installation of rumble strips in future road building initiatives.***
- ***Adding flashing red lights to major stop signs, supplemented by rumble strips at certain major intersections.***
- ***Creation of a New Brunswick Traffic Safety Division within the Department of Public Safety that mirrors the successful tasks and procedures already in place in other jurisdictions.***

The following six recommendations concern the New Brunswick Auto Policy: Standard Policy Form (S.P.F. No 1)

10.1 The Committee recommends that Section A, Third Party Liability be changed so that Minimum Mandatory Third Party coverage be increased to $500,000 from the present minimum limit of $200,000.

10.2 The Committee recommends mandatory court ordered structured settlements for under age victims of auto accidents, and for victims having suffered serious and permanent head injuries, or in any other case judged necessary by the court.

10.3 The Committee recommends that the amount specified for funeral expenses (SPF No. 1, Subsection 1 (2), Funeral Expenses) be doubled.

10.4 The Committee recommends that

- ***The term housekeeper be changed to reflect the importance of such individuals.***
- ***The benefit amount should be changed to reflect the importance of women to society and their families.***
- ***The benefit period be increased to a maximum of 104 weeks.***
- ***The benefit amount be increased to $125 per week.***
- ***There be an additional amount of $20 per week for each dependent child still residing at home.***

10.5 The Committee recommends that any student fulfilling the requirements of an academic or technical program and attending school full time shall be entitled to the same rights and benefits as other employed people.

10.6 The Committee recommends that benefits be awarded until the age of 65 (meaning the day the person turns 65) as follows:

- ***Full weekly benefits up to age 65.***
- ***The benefit amount be reduced by 50 per cent at age 65.***
- ***The amount be further decreased by 10 per cent each year on the date of birth until the age of 70, when all benefits cease.***

11. The Committee recommends that PUB review the industry practice of using accident fault charts as an expedient method for determining fault under Sections A and C and that its use be restricted.

12. The Committee recommends that a review of the territorial rating system be undertaken immediately. Since the setting of territories for rating purposes is closely associated with regulating of rates, it is reasonable to delegate the determination of the new rating territories to the PUB. This includes the responsibility to consider the following factors as the focus of the review:

- ***Changes to territorial rating system need to be carefully examined and adjusted to truly reflect loss costs regionally.***
- ***Territories to be statutorily defined and regulated and OIC 70 - 162 be rewritten to reflect the changes to SPF No 1, Section A.***
- ***The Public Utilities Board in concert with the Superintendent of Insurance shall review and re-adjust the current boundaries of the territories to reflect***
- ***Equitable population distribution,***
- ***A level playing field, and***
- ***Equal treatment for all New Brunswickers.***
- ***In accordance with OIC 70 - 162, companies wishing to do business in the Province of New Brunswick must be licensed in New Brunswick and must write in all territories.***

- ***The exit and entry guidelines as stated in the regulations must be re-evaluated with a view to controlling more stringently how and when companies leave the province. If companies choose to leave, it should be more difficult to re-enter.***
- ***Companies must also adhere to strict exit as well as entry criteria as stated in the regulation.***
- ***Consider a "made in New Brunswick" solution as an option.***
- ***Once territorial rating is redefined, there must be some guarantee that access to insurance will increase, especially in the north of the province.***

13. ***The Committee recommends that the activities and responsibilities of the Public Utilities Board immediately be restored to the pre-1997 regulatory regime and that the following factors be reflected in this recommendation:***

- ***Companies revert from the current "file and use" system to the former regulatory regime.***
- ***Rate increases (or decreases) for all territories are to be monitored and approved by PUB as per the pre-1997 standards.***
- ***This change in the statute is retroactive to July 1, 2002.***
- ***The industry will act in good faith by refraining from imposing any rate increases during this period.***
- ***The absence of compliance with this good faith premise (the good faith premise being part of the insurance contract) shall result in a retroactive legislated solution.***

14. ***The Committee recommends that industry standards be established in a uniform and consistent set of guidelines that are known to the buying public. Such guidelines would include concerns over lapse of coverage, age of vehicle, how NSF checks are handled, how each insurer deals with occasional under-age drivers, whether certain claims are "chargeable" or not, questions concerning middle market risk and the rating of seniors. All such underwriting guidelines should be mandatory and made uniform to all insurers transacting business in New Brunswick.***

    The Committee further recommends that a set of mandatory minimum underwriting guidelines for all insurers wishing to transact business in New Brunswick be developed jointly by the PUB, the Superintendent of Insurance and the Insurance Industry.

    Finally, the Committee recommends that the mandatory guidelines and all other guidelines particular to the individual insurers, be attached to all new policies and be the subject of marketing processes that more thoroughly inform consumers.

15. ***The Committee recommends that PUB re-examine gender and age discrimination (especially gender discrimination for underage drivers and age discrimination for senior drivers) and any other aspects of driver profiling to eliminate discrimination, generally accepting the premise that the insurance industry has the right to assess risk based upon drivers' skills and abilities.***

16. ***Statement on Fraud***

    The Committee acknowledges that fraud is of concern to the insurance industry and to the public and concludes that some of the following approaches are achieving desired results in other jurisdictions:

- ***Establish and share data bank information concerning false or exaggerated claims.***
- ***Monitor nuisance claims.***
- ***Develop inter-provincial co-operation.***
- ***Apply consequences commensurate with levels of fraudulent activities.***
- ***Create holding compounds for accident vehicles.***
- ***Provide a verification system regarding vehicle repair receipt expenditures.***
- ***Create anti-fraud communication programs.***

17. Statement on Cost Control

The Committee acknowledges that cost control is of primary importance to the industry and to the consumer. Questions raised during the Committee's deliberations, however, pointed to some areas where the industry could achieve additional measures of consumer confidence by establishing a more transparent approach. These include

- ***Justification processes concerning operational costs.***
- ***Reasonable premium adjustments.***
- ***More stringent claims management.***

APPENDIX B: MOTION 52

With leave of the House to dispense with notice, Hon. Mr. Green, seconded by Hon. Mr. Lord, moved (Motion 52):

WHEREAS increases are being experienced in private passenger automobile insurance rates by New Brunswick consumers;

AND WHEREAS choice and availability of private passenger automobile insurance may be restricted for some New Brunswick consumers;

AND WHEREAS some other provincial jurisdictions that are currently experiencing increases in automobile insurance rates and restrictions in the availability of automobile insurance are undertaking studies to determine if changes are warranted to their current automobile insurance regimes;

AND WHEREAS government believes that it is essential that New Brunswick consumers, consumer associations, insurers, regulatory agencies and professional associations have an opportunity to make their views, concerns and proposals for potential improvements regarding private passenger automobile insurance known to this House

AND WHEREAS government wishes to insure that any existing deficiencies in the current regulatory regime for private passenger automobile insurance are properly identified prior to identifying proposals for legislative reform;

BE IT RESOLVED that this House appoint a Select Committee on Private Passenger Automobile Insurance. This Select Committee will be charged with the responsibility of inquiring into and reporting on the status of private passenger automobile insurance availability and pricing in New Brunswick and to make recommendations regarding what legislative or regulatory changes may be considered by government to improve upon the current system and to specifically address the following matters, among others:

- the forms and effectiveness of automobile insurance regimes in other Canadian jurisdictions
- the practicability, effectiveness and desirability of introducing any system of "no-fault" automobile insurance in New Brunswick
- whether there are improvements that may be made to the current tort-based system
- whether any changes are warranted to the present territorial rating regime for automobile insurance
- whether any changes are warranted to the role of the Public Utilities Board in the regulation of automobile insurance rates

BE IT FURTHER RESOLVED that the Select Committee report to the House by July 15, 2002. During a period when the Legislative Assembly is adjourned or prorogued, said report may be released by depositing a copy with the Clerk of the Legislative Assembly, and upon the resumption of the sittings of the House, the Chairperson shall present the report to the Legislative Assembly.

BE IT FURTHER RESOLVED that the Select Committee be comprised of Mr. Stiles, Mr. Dubé, Mr. Bernard, Mr. Holder, Mr. Forbes, Ms. Keddy, Mr. Kinney, Mr. Alward, Mr. McGraw, Mr. Richard, Mr. S. Graham, Mr. Lee and Ms. Weir.

APPENDIX C: FINDINGS DRAWN DIRECTLY FROM SOLICITED BRIEFS, PRESENTATIONS, CONSULTATIONS AND WRITTEN SUBMISSIONS.

In the presentations at the public hearings, as well as in briefs submitted for consideration by the Committee, a number of common concerns and recommendations emerged. The following is a list of the 28 most frequently cited observations of concerns sorted by issue, by frequency and by association:

Control and punish uninsured drivers: (2) Adair/Brokers Association

Reduce taxes and costs to industry: (1) IBC

Introduce road safety improvements: (7) Adair/Angers/CDN Bar/NB Coalition/ King/NB Law Society/Seniors Federation

Improve safety education at various levels, both public and in-school: (8) Adair/ Angers/ St. Onge/ CDN Bar/NB Coalition/King/NB Law Society/Seniors Council

Avoid no-fault approaches that limit settlements: (4) Adair/NB Coalition/Easter Seal Committee/NB Law Society

Implement no-fault approaches: (5) CN Pensioners/Riverview Veterans/Seniors Council/United Insurance Co.

Protect victims: (5) Adair/NB Coalition/Easter Seal Committee/NB Law Society/ Status of Women

Change licensing system: (5) Adair/ St. Onge/Brokers Association/Seniors Federation/United Insurance Co.

Establish small claims commission: (3) Adair/ CDN Bar/NB Coalition

ADR suggestion: (1) Murphy

Stress speed and seat belt enforcement: (5) Adair/Angers/Nicholson PUB/St.Onge/ CDN Bar

Toughen enforcement in general:(6) Adair/CDN Bar/Boyd/NB Coalition/King/ Palmer

Require higher minimum coverage: (1) Adair

Control fraud: (6) Adair/Boyd/CDN Bar/NB Coalition/IBC/Seniors Federation

Stress use of VIN: (3) Adair/CDN Bar/NB Coalition

Set caps on claims: (5) NB Brokers Association/IBC/Palmer/Seniors Federation/ United Insurance Co.

Establish Atlantic harmonization for insurance: (1) Adair

Make territorial changes: (2) NB Brokers Association/United Insurance Co.

Drivers' tests for competence: (4) St. Onge/CDN Bar/Boyd/Seniors Federation

Government control over rates and company procedures: (8) O'Reilly/CDN Bar/NB Coalition/Facility Association/Seniors Council/Seniors Federation/Status of Women/United Insurance Co.

Eliminate discrimination: (4) Acadian Association/CN Pensioners/Riverview Veterans/Seniors Council

Improve claims management: (4) Co-operators/Boyd/NB Law Society/Seniors Federation

Impose structured settlement schedule: (1) CDN Bar

Link and enforce licensing and insurance: (2) CDN Bar/Boyd

Outlaw cell phone use while driving: (1) CDN Bar

Enforce access to insurance information:(2) CDN Bar/Seniors Council

Reward good drivers: (2) Easter Seal Committee/Seniors Federation

Toughen all vehicle inspections: (1) Boyd

Change some aspects of tort: (4) Co-operators/Palmer/Status of Women/United Insurance Co.

APPENDIX D: BRIEFS WRITTEN AND PRESENTED

Presenters at Committee Briefing Sessions

The Co-operators Insurance

Facility Association

Financial Services Commission of Ontario

Insurance Brokers Association of New Brunswick

Insurance Bureau of Canada

Manitoba Public Insurance

NB Board of Commissioners of Public Utilities

NB Consumer Coalition Against No Fault Insurance

Pelly, Brian G., FCIA, FCAS

State Farm

Superintendent of Insurance - New Brunswick

Presenters at Public Hearings

Adair, Gordon

Angers, Jean-Claude, c.r.

Association acadienne et francophone des aînées et aînés du Nouveau-Brunswick

L'Association des assureurs du Nord Ouest

Atlantic Provinces Trial Lawyers Association

Atlantic Provinces Trucking Association

Béland, Gérard

Bélanger, Bertrand

Bernier, Lucien

Brain Injury Association of New Brunswick

Briggs, Heather

CN Pensioners Association - Council No. 1

Canadian Bar Association Tort Reform Group

Canadian Federation of Independent Business

Carson, Paulette

Chambre de Commerce du Grand Caraquet

Clifford, Charlene on behalf of Lenwood R. Clifford

Coulton, Linda

Crockwell, Francis

Dagley, Gerald

Delaney, Terry

Dumais, Dr. Richard

Gorlick, Barry

Grimmer, Sheila E.

Hondas, James

King, Danny

Law Society of New Brunswick

LeBlanc, Mark

Mahoney, Bill

McNeely, Jean

Murphy, Michael B.

New Brunswick Advisory Council on the Status of Women

New Brunswick Easter Seal March of Dimes

New Brunswick Federation of Labour, Executive Council

New Brunswick Massotherapy Association

New Brunswick Senior Citizens' Council

New Brunswick Senior Citizens' Federation

North West Insurers Association

O'Reilly, Patrick and Carolyn

Ouellette, Anne-Marie

Pendergast, Edward

Pictou, Hector

Porter, Dr. Ken L.

Riverview Veterans and Armed Forces Association

The Safety Group

Seudath, Roderick

Terry, Lorrie

Thomas, Calixte

Thompson Franklin, JoAnne

United General Insurance Corporation

Vickery, John

Welch, Mel

BRIEFS SUBMITTED

Allen, Richard

Aalund, Andrew P.

Bourque, Charline

Lloyd Hackett

Catalano, Angelina

Chambre de Commerce de Saint-François Inc.

Charette, Alda, Michel and Claude

Dickson, Blair B.K.

Frost, Deborah

Gendron, Denis

Independent Professional Glass Association Inc.

Lacoste, Linda

LeBlanc, Yvon

Leckey, J.R., M.D., F.R.C.P.C.

Medical Director, Stan Cassidy Centre for Rehabilitation

Losier, Paul

MacPhee, Al and Friends

Melanson, Eric

New Brunswick Private Practitioners of Physiotherapy

Nickerson, Anne

Pineau, Nicole

Premier's Council on the Status of Disabled Persons

Risk and Management Society, Inc., The

Saint John Champlain P.C. Association

Simpson, Annie and Royce

Somers, Helen C.

Squarebriggs, Mary-Ellen

Steeves, L.H.

T.E. Hughes Claims Consulting Inc.

Thériault, Isabelle

Whalen, Shelley

Williams, Ed

Yerxa, William J.

APPENDIX E: BACKGROUND INFORMATION AND GLOSSARY

Appendix E provides a brief background on auto insurance in selected Canadian jurisdictions and a glossary of terminology commonly used in the insurance industry. It will assist readers in identifying terms that were used by presenters throughout the hearings and consultations.

Auto Insurance in the Provinces

Auto insurance is not the same in all provinces. Alberta, Ontario and the Atlantic Provinces provide coverage using a form called the Standard Auto Policy (Owner's Form), [S.P.F. No. 1] to which Standard Endorsement Forms [S.E.F.] are added to modify coverage beyond the basics.

British Columbia, Saskatchewan and Manitoba have Government Insurance Plans. Private insurers are allowed to provide additional coverage that increases parts of the insurance package. These optional coverages, collision or comprehensive, are issued as policies separate from the provincial plans.

Quebec operates a plan that maintains a monopoly on personal injury coverages for accidents occurring in that province. Other coverage can be purchased from private insurers.

No-fault insurance plans have the primary purpose of providing benefits to persons injured in automobile accidents, regardless of blame attached to the event. Manitoba and Quebec use plans that are pure no-fault. These remove the right of legal action against drivers who cause injury or death to others. Compensation is claimed from the victims' own insurers.

Ontario uses a threshold approach where legal action against those at fault is not permitted unless a certain threshold is exceeded. This may be a set amount of money or be related to severity of injuries. A victim can only sue for pain and suffering if a threshold has been met. Under this plan, legal action may be permitted in cases of death, serious disfigurement or impairment of important physical or psychological functions.

Saskatchewan operates a modified no-fault system where claimants are entitled to claim compensation for injury or death from their own insurer, but are able to sue the responsible party for economic loss if amounts paid by the insurer are inadequate. The current figure used is $50,000 per year.

Provinces having government auto insurance plans use a two-part application. One part is evidence of registration and the other is used as evidence of insurance.

Underwriting Guidelines

Insurance companies operate within underwriting guidelines that are used to determine the risk involved for the policy. Guidelines that refer to age, gender and territory of residence are often regarded by the public as controversial.

Underwriting guidelines require specific information to be filed with the application. Information such as name and address, length of the policy, details of the vehicle and specific and detailed coverage against risks are required. Risk assessment also includes such factors as a listing of all drivers concerned with the vehicle, and any physical or mental impairment that would add to the risk. The record of the individual must include a license history and status, payment history and a history of any claims involved. The intended use of the vehicle, proof of ownership and any notice of fraud warnings are frequently part of the guidelines. Other information may be requested as well.

Glossary of Terms and Industry Language

Terminology used in insurance matters is not always standard. A short glossary of terms and language frequently used is included here. Some terms are legal while others are simply descriptive.

actual cash value [ACV]

ACV is sometimes difficult to identify. It is the value established at time of a claim and is calculated as the value when the vehicle was new, minus subsequent depreciation.

deductible clause

Deductible Clauses are a part of the policy agreement where some of the loss is assumed by insured. Deductibles keep premiums down and avoid wasting time on small claims. Generally speaking, the higher the deductible, the lower the premium.

book of business

The industry uses the word "book" in a number of ways. A Balanced Book, for example, is a record of the amount of business transacted and the premiums collected in a year. The term applies to the percentage of the volume of business generated by a healthy office. Auto premiums, for example, may represent 55 per cent to 60 per cent of the total book, home insurance 25 per cent to 35 per cent and the rest in commercial accounts.

coat-tailing

Coat-tailing is a colloquial term often used in the insurance industry. Coat-tailing refers to the practice of applying of the benefits of one section of the policy to add to the benefits of another section.

co-insurance

Co-insurance is a clause in the policy that enables the insured to insure goods or risks to an amount equivalent to, or close to, the value concerned. For example, if the goods or risks being insured have a value of $100,000, insurers generally require that the co-insurance clause be at least 80 per cent of the total value of the property being insured. A property insured for 80 per cent of the value would require the insured to assume the part (20 per cent) of the loss not covered by co-insurance.

earned premium

Earned Premium is used to identify the part of the premium that corresponds to the period the insurance is in force. Since premiums are paid in advance, the insurer is deemed to have earned the premium on the risk for the corresponding time.

endorsement

Endorsement is the term used for any document attached to the policy that modifies a policy. This is a Standard Endorsement Form [S.E.F.] in auto insurance language.

the insured (the first party), the second party and the third party

The Insured are the parties covered under a policy, referred to as the First Party. The Third Party is the claimant, the person claiming damages from the Second Party; that is, the company offering the insurance; the insurer.

additional insured

Additional Insured is a term used to identify additional persons listed as being insured under the policy. The term additional interest identifies other parties (often a bank, credit union or leasing company) that have a financial interest in the property or vehicle.

liability

Liability is the amount of legal obligation, the coverages to which the insured is protected against specified losses. Liability is assigned by the courts. The liability policy is intended as third party coverage only.

loss ratio

Loss ratio is a financial term used by the industry to identify the costs of the claims paid out compared to the premiums received. It is expressed as a percentage. The industry regards a figure of 72.5 per cent as a break-even point.

the market

Insurance companies are, as a group, sometimes called the market. Markets are sub-divided into voluntary, sub-standard (or middle Market), and residual (Facility Association).

moral hazard

Moral Hazard is a term used to identify the possibility of a claim related to the conduct of the individual covered (e.g. criminal or civil behaviours that would increase the risk of a claim).

property and casualty or P&C

Property and Auto insurance are sometimes referred to as Property and Casualty (P&C), meaning policies other than life insurance.

rating group or CLEAR

The Rating Group now referred to as the CLEAR, is a classification given to specific vehicles by the insurance industry. Brokers refer to these rating groups when calculating the premium required for Collision and Comprehensive insurance for that vehicle and that driver. CLEAR is an industry standard.

For example, a combination of credits (normally referred to as STARS) for each year of good driving, is part of the calculation. Thus, a 17-year-old male driver who has completed a certified driver's education course would be rated as a 10(3) -10(3). When this is worked into the Rating Group specific to the type of vehicle concerned, a premium is calculated.

A person over 25 years of age, traveling over 30 KM to work, with a perfect driving record could be a 03 (6) - 03(6) minus any applicable credits.

CLEAR ratings are detailed. Examples of the classes identified are shown in the following table.

IDENTIFIED CLASS	BY AGE	BY CLASSIFICATION
Male drivers	Age 16,17 and 18	Class 10
	Age 19 and 20	Class 11
	Age 21 and 22	Class 12
	Age 23 and 24	Class 13
	Age 25 and over	Class 01

IDENTIFIED CLASS	BY AGE	BY CLASSIFICATION
For female drivers	Age 16 to 21	Class 18
	Age 21 to 25	Class 19
	Age 25 and over	Class 01

IDENTIFIED CLASS	BY AGE	BY CLASSIFICATION
For married male drivers	Under 21	Class 08
	Age 21 to 25	Class 09

IDENTIFIED CLASS	By VEHICLE USE	BY CLASSIFICATION
For drivers age 25 years and older	pleasure use only	Class 01
	to work less than a certain distance	Class 02
	to work over a certain distance (30k)	Class 03
	to work and use of vehicle to do work	Class 07

re-insurance contracts

Re-insurance contracts cover the insurer in the event that the loss exceeds the company's ability to pay. This is insurance against insurance loss. Companies are required to have these re-insurance treaties in place in order to do business in Canada. Re-insurance does not offer protection to the insured, only to the insurer.

superintendent of Insurance

In New Brunswick, the Superintendent of Insurance, whose office receives some funding from the industry, is responsible for administering the Provincial Insurance Act, supervising the terms and conditions of insurance contracts, licensing of all insurers in NB, issuing and controlling the licensing of agents and brokers and monitoring the financial solvency of provincially licensed insurers.

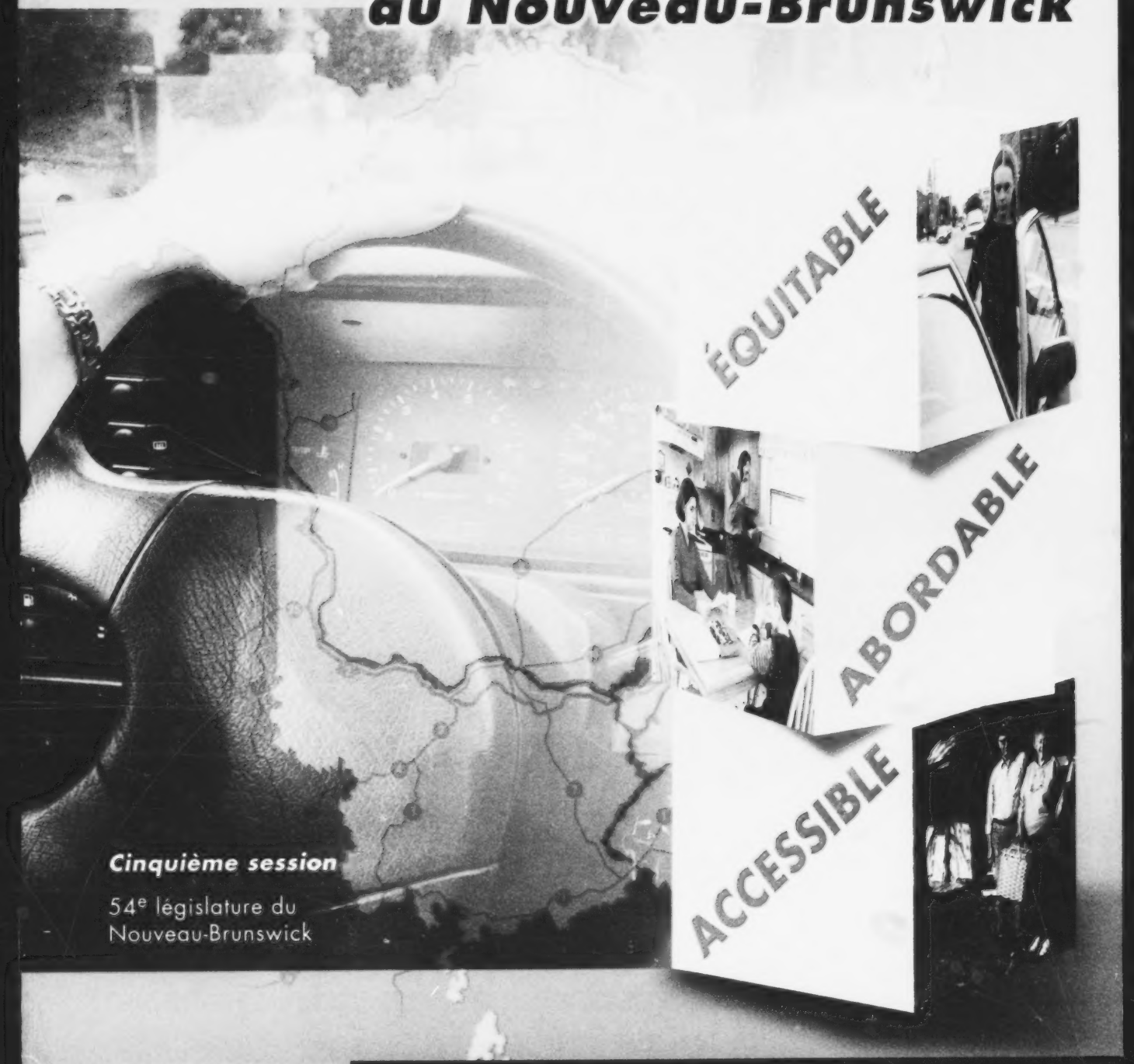
tort law

Tort Law is concerned with a private or civil wrong or injury, other than breach of contract, for which the courts will " provide a remedy" in the form of an action for damages.

Rapport définitif du

Comité spécial de l'assurance des voitures particulières

Assurance automobile au Nouveau-Brunswick



Cinquième session

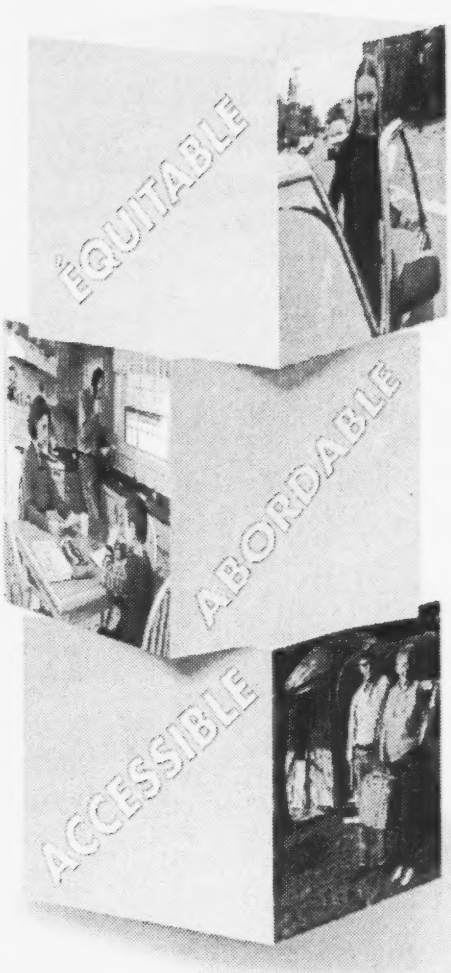
54e législature du
Nouveau-Brunswick

Novembre 2002

Assurance automobile au Nouveau-Brunswick

Rapport définitif du

Comité spécial de l'assurance des voitures particulières



Novembre 2002

Membres du comité

Wally Stiles, président,
Petitcodiac

Jean Dubé, vice-président,
Campbellton

David Alward,
Woodstock

Joel Bernard,
Nepisiguit

Trevor Holder,
Saint John Portland

Peter Forbes,
Fredericton-Nord

Carole Keddy,
Saint John Champlain

Donald Kinney,
York

Louis-Philippe McGraw,
Centre-Péninsule

Bernard Richard,
Shediac—Cap-Pelé

Shawn Graham,
Kent

Sheldon Lee,
Charlotte

Elizabeth Weir,
Saint John Harbour

Cinquième session

54e législature du
Nouveau-Brunswick

Rapport définitif du
Comité spécial de l'assurance des voitures particulières

Publié par :

Assemblée législative du Nouveau-Brunswick
C.P. 6000
Fredericton (Nouveau-Brunswick) E3B 5H1

Canada

Novembre 2002

ISBN 1-55396-042-4

Imprimé au Nouveau-Brunswick

CNB 1614

Legislative Assembly of New Brunswick
P.O. Box 6000
Fredericton, NB E3B 5H1

Tel: (506) 453-2506
Fax: (506) 453-7154

Assemblée législative du Nouveau-Brunswick
C.P. 6000
Fredericton (N.-B.) E3B 5H1

Tél : (506) 453-2506
Téléc. : (506) 453-7154

novembre 2002

Assemblée législative du Nouveau-Brunswick

Monsieur le président,

J'ai le plaisir de présenter ci-joint le rapport définitif du Comité spécial de l'assurance des voitures particulières. Le comité a été constitué pendant la quatrième session de la 54e législature, sur résolution adoptée par la Chambre le 11 janvier 2002, et a été autorisé à siéger après la prorogation de cette session.

Le rapport est le fruit des délibérations du comité sur les prix et l'équité de l'assurance des voitures particulières, la réglementation en la matière ainsi que les objectifs que nous pouvons raisonnablement espérer voir le gouvernement atteindre grâce à nos recommandations. Pendant tous les travaux, notre objectif a été de préserver et d'améliorer les aspects qui servent les intérêts des consommateurs et consommatrices, tout en prenant en considération la situation de l'industrie de l'assurance, qui évolue rapidement. Les consommateurs et consommatrices et les porte-parole de l'industrie ont indiqué qu'il fallait trouver des solutions au dilemme des coûts croissants et que toutes les parties intéressées devraient faire beaucoup de concessions mutuelles quant à la nature et à la mise en oeuvre des recommandations. Il faut aussi signaler que, puisqu'il était nécessaire que le comité se concentre sur son mandat, certaines questions, comme l'assurance commerciale et l'assurance habitation, n'ont pas été étudiées.

Au nom du comité, je tiens à remercier les particuliers, les gens de l'industrie et les autres personnes qui ont participé aux audiences publiques, présenté des mémoires et généreusement donné de leur temps pour nous renseigner sur les dossiers et proposer des approches novatrices et remarquables pour la résolution des problèmes.

Je tiens aussi à exprimer ma gratitude au vice-président, M. Jean Dubé, et aux membres du comité, qui ont travaillé sans relâche pour étudier de façon réfléchie des mesures visant à procurer aux gens du Nouveau-Brunswick une assurance automobile équitable, accessible et abordable. Notre tâche a été grandement facilitée par le travail diligent de nos deux personnes-ressources, M. Don Pellerin et Mme A.J. McNutt, qui ont fait des recherches et ont formulé des conseils sur la teneur et la portée du rapport.

Enfin, je dois exprimer ma reconnaissance aux autres parlementaires, à divers responsables du gouvernement et aux membres du personnel de l'Assemblée législative qui ont participé aux travaux et les ont appuyés.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le président, l'assurance de ma considération distinguée.

Le président du comité,

Wally Stiles, député

Table des matières

SOMMAIRE ***7***

Introduction ***8***

Mandat du comité 8
Comparaisons de cadres réglementaires 8
Assurance sans égard à la responsabilité 8
Solutions de rechange à la responsabilité civile et perfectionnements possibles du régime 8
Régime tarifaire territorial 9
Réglementation des tarifs d'assurance automobile 9
Audiences publiques et consultations 9
Rapport définitif 9
Objectifs du comité spécial 9

Examen du régime actuel d'assurance automobile ***10***

Définition de l'assurance 10
Histoire de l'assurance au Nouveau-Brunswick 11
Questions d'assurance au Nouveau-Brunswick en 2002 12
Statistiques de l'industrie de l'assurance du Nouveau-Brunswick 12
Questions réglementaires et législatives 13
Défaut d'assurance 13
Assurance obligatoire 13
Droits des personnes et régime fondé sur la responsabilité civile 13
Assurance des véhicules utilitaires 14
Tarification territoriale 14
Rapport du coroner 15
Questions de discrimination fondée sur l'âge ou le sexe 17
Sécurité au volant 17
Contrôle des demandes de règlement 17
Facteurs d'équité 18
Cadre réglementaire 19

Audiences publiques ***20***

Protection du public 20
Amélioration des initiatives de prévention 21
Examen de nouvelles approches 21
Adaptation de l'industrie pour rendre l'assurance accessible et abordable 22

Recommandations 23

Contrôle de la publicité 23
Télémarketing en assurance automobile 23
Croissance des marchés intermédiaires 24
Bureau du surintendant des assurances 24
Défense des consommateurs et consommatrices 25
Réglementation des preuves d'assurance 26
Institution d'une procédure d'arbitrage 26
Sensibilisation 28
Sécurité de l'utilisation des routes 29
F.T.P. N° 1 : Police type d'assurance automobile du Nouveau-Brunswick 30
Chapitre A
Responsabilité civile 30
Chapitre A
Rentes indemnitaires 30
Chapitre B 31
Indemnités d'accident
Clause 1(2)
Frais funéraires 31
Division 2
Indemnités en cas de décès et de perte de revenu 31
Partie II
Perte de revenu
Clause 2 31
Indemnisation des élèves 32
Partie II
Clause 3(b) 32
Chapitre C
Pertes ou dommages causés à l'automobile assurée 32
Tarification territoriale 33
Commission des entreprises de service public 37
Lignes directrices quant à la sélection des risques 38
Profils et préoccupations connexes 38
Fraude et limitation des coûts 40

Annexe A : Recommandations 41

Annexe B : Motion 52 48

Annexe C : Thèmes des mémoires, des exposés, des interventions et des consultations 49

Annexe D : Mémoires et exposés 51

Annexe E : Information de base et glossaire 53

SOMMAIRE

Le Comité spécial de l'assurance des voitures particulières est un comité parlementaire multipartite chargé de faire enquête sur les questions d'assurance automobile et de faire rapport à la Chambre sur les résultats de son examen. Aux audiences publiques, le comité s'est intéressé particulièrement aux préoccupations des consommateurs et consommatrices du Nouveau-Brunswick et de leurs groupes, des assureurs, des organismes de réglementation et de certains autres intervenants au sujet des avantages et des lacunes que présente le régime actuel. Pour la réalisation de son mandat, le comité s'est donné plusieurs objectifs :

- faire enquête et rapport sur l'état de l'accès à l'assurance des voitures particulières et des primes de cette assurance au Nouveau-Brunswick ;
- consulter le public sur les changements qui amélioreraient les pratiques actuelles ;
- répertorier en ordre de priorité, examiner et recommander des options émanant des audiences ;
- formuler des recommandations sur les modifications législatives ou réglementaires que le gouvernement pourrait envisager afin d'améliorer le régime actuel.

Le comité s'est penché sur les avis et suggestions qui sont ressortis des audiences et des recherches et il a conclu que le sujet de l'assurance automobile est plus ardu que ne l'indiquerait une approche unidimensionnelle. Les objectifs du comité sont inspirés par deux principes directeurs. Selon le premier, le processus de règlement des sinistres ne devrait jamais aggraver les séquelles laissées par de graves accidents. Les gens doivent recevoir ce qu'ils ont besoin d'obtenir. Selon le deuxième principe, il faut recommander des changements qui engendreront une assurance automobile équitable, accessible et abordable pour les gens du Nouveau-Brunswick.

Guidé par les principes directeurs adoptés, le comité a examiné la vaste gamme d'approches proposées par divers groupes et particuliers. Il a tenu compte des consultations individuelles et des avis émanant de spécialistes de ministères et d'autres organismes ainsi que de l'industrie comme telle. Le rapport qui s'ensuit comprend les constatations ressorties du processus global ainsi que des recommandations que le comité estime sérieuses et pratiques.

INTRODUCTION

MANDAT DU COMITÉ

La motion 52 a été proposée en janvier 2002 en réponse aux préoccupations quant à l'escalade des tarifs d'assurance automobile, surtout dans le nord de la province et pour les personnes âgées. Le Comité spécial de l'assurance des voitures particulières a été créé pour prendre en charge les trois objectifs généraux indiqués dans la motion 52. (Proposée avec dispense d'avis le 11 janvier 2002. Voir l'annexe B.).

Les objectifs se résument comme suit :

- faire enquête et rapport sur l'état de l'accès à l'assurance des voitures particulières et des primes de cette assurance au Nouveau-Brunswick ;
- formuler des recommandations sur les modifications législatives ou réglementaires que le gouvernement pourrait envisager afin d'améliorer le régime actuel ;
- étudier entre autres les questions suivantes : comparaisons de cadres réglementaires, assurance sans égard à la responsabilité, solutions de rechange au régime fondé sur la responsabilité civile et perfectionnements de celui-ci, tarification territoriale et réglementation des tarifs d'assurance automobile.

COMPARAISONS DE CADRES RÉGLEMENTAIRES

Le comité a été chargé de recueillir, de fournir et d'analyser l'information sur les types de régimes d'assurance automobile en vigueur à l'extérieur de la province et leur efficacité, en portant un intérêt particulier aux méthodes utilisées dans des cadres réglementaires comparables pour faire face aux hausses de tarifs d'assurances et aux menaces à l'accès à l'assurance des voitures particulières.

ASSURANCE SANS ÉGARD À LA RESPONSABILITÉ

Une seconde tâche exposée dans le mandat du comité consiste à recueillir, à fournir et à analyser l'information sur la possibilité de réalisation, l'efficacité et l'utilité d'un régime d'assurance sans égard à la responsabilité au Nouveau-Brunswick, en s'intéressant particulièrement aux préoccupations qu'ont les consommateurs et consommatrices du Nouveau-Brunswick et leurs groupes, les assureurs, les organismes de réglementation et certains autres intervenants au sujet des avantages et des lacunes que présente un régime sans égard à la responsabilité.

SOLUTIONS DE RECHANGE À LA RESPONSABILITÉ CIVILE ET PERFECTIONNEMENTS POSSIBLES DU RÉGIME

Le comité a aussi reçu le mandat d'explorer toute amélioration qui peut être apportée au régime actuel, fondé sur la responsabilité civile, notamment en étudiant les solutions de rechange à ce régime et les perfectionnements pouvant y être apportés. Des mesures telles qu'un plafond du montant des demandes de règlement, d'autres manières de limiter les indemnités, l'élargissement de la portée des prestations et la restriction des demandes de règlement aux pertes financières s'inscrivent dans le champ d'étude. Les solutions de rechange et les perfectionnements proposés devaient être inclus dans les recommandations.

RÉGIME TARIFAIRE TERRITORIAL

Le comité a été chargé de voir s'il est justifié d'apporter des changements à l'actuel régime tarifaire territorial d'assurance automobile, notamment en analysant les études qui militent pour ou contre les systèmes tarifaires ainsi que les écarts de tarifs entre les groupes et les régions et entre les milieux urbains et les milieux ruraux.

RÉGLEMENTATION DES TARIFS D'ASSURANCE AUTOMOBILE

Le comité a aussi été chargé d'examiner le rôle de la Commission des entreprises de service public dans la réglementation des tarifs d'assurance automobile, en veillant particulièrement à bien cerner les lacunes du cadre réglementaire actuel et à présenter des propositions de réforme législative.

AUDIENCES PUBLIQUES ET CONSULTATIONS

Le comité a eu pour mandat de tenir des audiences publiques et des consultations privées qui permettraient aux consommateurs et consommatrices, à leurs groupes, aux assureurs, aux organismes de réglementation et à certains autres intervenants du Nouveau-Brunswick d'exprimer leurs opinions, leurs préoccupations et leurs propositions d'améliorations de l'assurance des voitures particulières.

Sur le fondement des analyses et des résumés des mémoires, ainsi que des consultations additionnelles avec des intervenants importants, le rapport à l'Assemblée législative devait indiquer les constatations clés qui s'étaient dégagées des travaux.

RAPPORT DÉFINITIF

La dernière tâche du comité a été de rédiger et de présenter un rapport sur les recherches et constatations concernant tous les aspects de sa mission.

OBJECTIFS DU COMITÉ SPÉCIAL

En considération du mandat décrit dans les paragraphes précédents, le Comité spécial de l'assurance des voitures particulières s'est donné les objectifs suivants :

- Le comité recommandera des changements qui engendreront une assurance automobile équitable, abordable et accessible pour les gens du Nouveau-Brunswick.
- Le comité veillera à ce que les gens du Nouveau-Brunswick soient au centre de l'attention et des préoccupations du comité.
- Le comité donnera priorité aux solutions des problèmes d'assurance pour les gens du nord du Nouveau-Brunswick et les personnes âgées en tant que groupes de personnes qui ont besoin de l'attention la plus immédiate du comité.
- Le comité veillera à ce que le processus de règlement des sinistres n'aggrave jamais les conséquences dévastatrices que les accidents d'automobile peuvent avoir sur la vie des victimes. Les gens doivent recevoir ce qu'ils ont besoin d'obtenir. C'est un principe auquel nous adhérons.
- Le comité recommandera des changements et un plan d'action clair.

EXAMEN DU RÉGIME ACTUEL D'ASSURANCE AUTOMOBILE

Lorsque le comité a commencé ses travaux, il est apparu qu'une de ses premières tâches était de rechercher une information exacte et complète qui définisse la fonction et l'objet actuels de l'assurance automobile au Nouveau-Brunswick. Plusieurs sources ont été consultées, et une optique néo-brunswickoise sur la question d'une définition de travail de l'assurance a été élaborée.

DÉFINITION DE L'ASSURANCE

Essentiellement, l'assurance vise le partage des risques. Tout au long de l'histoire de notre province, les gens ont mis leurs ressources en commun pour aider les autres en cas de besoin. L'assurance est la systématisation du partage des risques. Un rapport sur l'assurance automobile, présenté au gouvernement du Nouveau-Brunswick par W.W. MacArthur (1973), exprime l'idée ainsi, au paragraphe 52 :

> *l'assurance est une méthode pour déplacer les fardeaux* [...] *imposés soit à la partie en tort soit à la victime. L'assurance aide les parties tenues responsables et les personnes qui ne peuvent, en responsabilité civile, faire assumer les frais de leur perte par autrui ou par l'assureur de responsabilité d'autrui.* [Traduction.]

Voici la définition, plus précise, de la *Loi sur les assurances* [L.R.N.-B. 1973, c. I-12] :

> *l'engagement par une personne envers une autre de l'indemniser de tout sinistre ou de la dégager de toute responsabilité du fait d'un sinistre relativement à un risque ou péril déterminé auquel l'objet assuré peut être exposé, ou de verser une somme d'argent ou toute autre chose de valeur lorsqu'un certain événement se produit; (Loi sur les assurances,* c. I-12.*)*

Le Bureau d'Assurance du Canada et le cours de formation des courtières et courtiers d'assurance accrédités du Canada considèrent les points suivants comme le fondement du système d'assurance actuel du Canada :

- L'assurance constitue le moyen de transférer à une autre partie sa propre responsabilité financière d'un sinistre.
- Le paiement est effectué seulement si un certain risque se concrétise. En assurance, « risque » signifie la possibilité d'une perte financière pour la personne garantie.
- Le montant du paiement est uniquement le montant nécessaire à l'indemnisation. La bonne application du principe d'indemnisation garantit que les gens reçoivent la compensation réelle de leur perte, ni plus, ni moins.
- L'assurance couvre les sinistres éventuels. Elle a pour but de rembourser les sinistres accidentels futurs. Elle ne vise pas les sinistres délibérés ou passés.
- L'indemnisation peut être soit en argent soit en nature. L'assureur a le droit de régler un sinistre par la réparation ou le remplacement plutôt que par un paiement en argent. (Manuel du cours intitulé Courtier d'assurance accrédité du Canada, 1992.)

Le Bureau d'Assurance du Canada en dit plus sur l'importance de l'assurance, en faisant valoir ce qui suit :

- L'assurance fournit un mécanisme par lequel les pertes d'une minorité sont partagées par la majorité.
- L'accès à l'assurance permet aux gens de se lancer dans diverses entreprises sans avoir à mettre de l'argent de côté en vue de satisfaire aux besoins financiers qui pourraient résulter de sinistres dans l'avenir.
- En plus de payer les sinistres, l'industrie de l'assurance fait de grands efforts pour les empêcher et pour réduire leur gravité et leur fréquence.
- L'assurance est aussi une activité fiduciaire et doit par conséquent respecter des principes de confiance qui garantissent que le public est protégé au moyen de règlements et de lois.
- Le nombre de personnes que les compagnies d'assurance canadiennes emploient ou dont elles retiennent les services est d'environ 150 000 ; ces personnes travaillent au sein de l'industrie ou pour elle, certaines indirectement. (*Basic Fundamentals of Insurance Licensing.*)

HISTOIRE DE L'ASSURANCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK

Au Canada, chaque province voit à l'application de sa loi sur les assurances, habituellement par l'intermédiaire d'un surintendant des assurances. Les fonctions de celui-ci comprennent la surveillance des conditions des contrats d'assurance, la délivrance des licences aux courtiers et aux assureurs de la province, la surveillance de la stabilité financière des assureurs titulaires de licences, les enquêtes sur les assureurs et la vérification de leurs comptes.

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick reconnaît depuis longtemps l'importance du rôle que les assurances jouent dans notre société et se charge de réglementer l'assurance automobile dans la province. Le premier ministre Louis J. Robichaud, c.r., a parlé de la question le 8 septembre 1969, dans un discours prononcé à Saint Andrews devant l'Association des surintendants d'assurance des provinces du Canada. À la page 6 de son discours, M. Robichaud a précisé ce qui suit :

> *toute personne assurée a droit à une garantie suffisante et généreuse, à des services qui répondent à ses besoins et à de bons services de règlement des sinistres, et ce, à un coût raisonnable qui reflète la valeur réelle du produit ainsi que la réalité actuelle, dans laquelle le véhicule à moteur est nécessaire et représente un mode de vie au Canada* [Traduction.]

Le premier ministre a ensuite observé ce qui suit, à la page 9 :

> *Le gouvernement doit constamment examiner la situation. Il s'agit d'une question complexe qui n'admet pas de solution facile. Au Nouveau-Brunswick, nous gardons constamment à l'esprit tous les aspects du problème. Jusqu'ici, nous avons accepté la pratique traditionnelle de l'autoréglementation et de la participation de l'industrie. Toutefois, s'il devenait évident qu'une telle approche ne sert pas l'intérêt public, le gouvernement n'hésiterait pas à assumer son entière responsabilité envers les gens de la province* [...] *Le gouvernement a le devoir de surveiller de près tous les secteurs de l'économie afin de fournir une protection fondamentale à notre population.* [Traduction.]

Au fil des ans, les gouvernements ont fourni une telle protection à notre population en matière d'assurance. La création du Comité spécial de l'assurance des voitures particulières indique le sérieux continu avec lequel le gouvernement actuel considère la situation de l'assurance automobile.

Le comité, en réalisant son mandat, énoncé dans la motion 52, a compris la nécessité d'examiner les dimensions toujours nouvelles de la question et de faire face aux problèmes qui se posent ces derniers temps aux consommateurs et consommatrices et à l'industrie. La section suivante du rapport recense et décrit les questions actuelles de diverses perspectives.

QUESTIONS D'ASSURANCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK EN 2002

Les recherches et les audiences publiques montrent clairement l'existence de diverses questions à aborder en matière de pratiques d'assurance automobile au Nouveau-Brunswick. Il est clair aussi que les recommandations formulées par le comité doivent refléter les perspectives des intervenants.

Le processus de consultation publique a montré, dans une large mesure, une ouverture et une disposition à échanger de l'information. Il faut admettre, toutefois, que certains intervenants de l'industrie se sont montrés plus réticents que d'autres à répondre aux questions du comité. Certains ont soutenu que certains renseignements industriels sont considérés comme privés et confidentiels. En général, cependant, la tribune ouverte des audiences publiques et des interventions auprès du comité a favorisé la coopération de la plupart des personnes intéressées.

Les questions et les informations abordées dans la présente section du rapport se sont dégagées des consultations, des audiences publiques et des recherches. Il faut signaler que les diverses perspectives exprimées et solutions proposées dans certaines interventions ont souvent été à l'opposé extrême des solutions proposées dans d'autres interventions. C'est pourquoi certaines suggestions formulées pendant les travaux ne se sont pas traduites par des recommandations formelles du comité.

STATISTIQUES DE L'INDUSTRIE DE L'ASSURANCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

L'assurance, sous toutes ses formes, occupe une place importante dans la vie des gens. Elle fournit la protection financière nécessaire en cas de sinistre et joue un rôle très important non seulement au point de vue de la protection financière, mais aussi dans la création d'emplois et d'investissements, pour favoriser une économie prospère.

L'assurance fournit des emplois directs aux agents et aux courtiers, aux experts en sinistres et aux estimateurs, au personnel de soutien administratif et au personnel des ateliers de réparation d'automobiles. Des retombées indirectes sont aussi produites dans la réparation de biens, la construction, la vente de pièces d'automobiles d'occasion et le dépannage. Les médecins et les gens de loi peuvent aussi tirer des revenus de l'industrie.

Rien qu'au Nouveau-Brunswick, selon les estimations, l'assurance des dommages, y compris l'assurance automobile, emploie près de 2 800 personnes, directement et indirectement. Selon les estimations, la valeur des placements dépasse 1 milliard de dollars. Les risques économiques associés à la menace croissante qui pèse sur les emplois liés aux assurances, surtout dans le nord de la province, sont un sujet de préoccupation pour le comité.

QUESTIONS RÉGLEMENTAIRES ET LÉGISLATIVES

Il est important de signaler que les modifications de la réglementation de l'assurance automobile sont de compétence provinciale. Les modifications de la *Loi sur les assurances*, une fois adoptées par l'Assemblée législative, ont des répercussions sur le régime en place et doivent être respectées. Tout assureur actif dans la province doit respecter les règlements d'application des lois provinciales. Par exemple, les assureurs sont enregistrés et reçoivent une licence au titre de la *Loi sur les assurances* lorsqu'ils se lancent en affaires dans la province. Les assureurs devraient aussi être tenus de donner un préavis avant de se retirer du marché néo-brunswickois.

DÉFAUT D'ASSURANCE

L'expérience révèle que les conducteurs et conductrices sans permis au volant de véhicules non assurés constituent un problème de sécurité publique. La solution la plus évidente consiste à renforcer l'application des lois et à prévoir des moyens de dissuasion sous forme de lourdes amendes ou de sanctions appropriées pour les récidivistes.

Les personnes sans permis qui conduisent des véhicules non assurés et qui sont impliquées dans des accidents sont réputées en être responsables et sont donc tenues aux dommages. Dans ces circonstances, le règlement subrogatif du sinistre incombe à la personne non assurée.

À cet égard, la Société d'assurance publique du Manitoba (SAPM) exige que les gens présentent un certificat d'assurance valide avant d'obtenir un permis de conduire, qu'ils possèdent réellement un véhicule ou non. En outre, les conducteurs et conductrices reconnus coupables de conduite sans permis ou assurance valide doivent subir un nouvel examen. Les mêmes restrictions s'appliquent aux nouveaux conducteurs et conductrices.

ASSURANCE OBLIGATOIRE

Il semble logique que l'assurance prévue au chapitre C, « Pertes ou dommages causés à l'automobile assurée », de la *Police type d'assurance automobile* (*F.T.P. N° 1*) soit obligatoire avant qu'une étiquette d'inspection de sécurité soit délivrée. Selon des interventions, la garantie prévue au chapitre C devrait être obligatoire pour tout véhicule immatriculé.

DROITS DES PERSONNES ET RÉGIME FONDÉ SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE

L'industrie de l'assurance signale que les victimes de sinistre catastrophique sont relativement peu nombreuses. Les difficultés indiquées par les assureurs surviennent lorsque les sommes adjugées par les tribunaux sont supérieures aux limites que l'industrie trouve raisonnables. Selon l'industrie, il ne devrait pas y avoir de réparation financière dans les cas où il n'y a pas de perte financière. L'indemnité prévue au chapitre A (« Responsabilité civile ») de la *F.T.P. N° 1* vise ce qui est couramment désigné comme les souffrances et douleurs. Les limites prévues à ce chapitre font l'objet de beaucoup de discussions au Nouveau-Brunswick et ailleurs au Canada et aux États-Unis. L'industrie croit qu'il faut envisager de modifier ce chapitre de la *F.T.P. N° 1* et que des changements importants peuvent être nécessaires, étant donné les répercussions en droit de la responsabilité civile.

En outre, au chapitre « Conditions légales », sous la rubrique « Prescriptions des actions » (clause 6.3), dans les cas où les négociations se poursuivent de bonne foi sur les règlements et où les instances n'ont pas été introduites dans le délai de deux ans prévu actuellement, les tribunaux devraient avoir le pouvoir d'accorder un délai supplémentaire de trois mois s'ils sont convaincus que la plus grande marge pour ester en justice serait fondée et équitable dans les circonstances.

ASSURANCE DES VÉHICULES UTILITAIRES

Une question connexe, qui n'est pas comprise dans le mandat du comité mais qui a été mentionnée dans au moins deux mémoires, est l'assurance des véhicules utilitaires. Certaines entreprises de transport routier disent, par exemple, que cela coûte moins cher de régler certains demandes (chapitre C et des franchises au chapitre A) que de payer les assurances. Il faut prendre des mesures qui permettraient une modification des éléments de la responsabilité civile et la garantie prévue au chapitre C pour éviter les problèmes qui pourraient se poser après modification de la *F.T.P. N° 1*.

TARIFICATION TERRITORIALE

L'abandon de la pratique actuelle consistant à traiter le Nouveau-Brunswick comme un seul territoire aux fins du chapitre A (« Responsabilité civile ») est une question importante qui nécessite beaucoup d'étude, de discussions et de lumières. Bon nombre de consommateurs et de consommatrices croient que toute modification entraînerait une discrimination contre certains territoires. Les consommateurs et consommatrices du territoire 1 (Moncton, Saint John et les environs) et du territoire 2 (Fredericton et les environs) pourraient estimer qu'ils subventionneront en fait l'assurance des gens du territoire 3 (comtés de Madawaska, de Restigouche et de Gloucester). Les gens du territoire 3 n'admettraient probablement pas que ce sont les coûts censément plus élevés des sinistres dans leur territoire qui peuvent faire augmenter les primes et les font effectivement augmenter.

Dans un mémoire présenté au ministre de la Justice en juillet 1984, H.J. Phillips, premier vice-président et actuaire en chef du Groupement technique des assureurs, a fait, à la page 2, les observations suivantes en se fondant sur les recherches et l'analyse de la tarification territoriale au Nouveau-Brunswick menées par l'organisme :

> *La fréquence des demandes de règlement ainsi que la gravité et les coûts des sinistres indiquent tous la même chose, et la cause principale du problème est la fréquence des demandes de règlement. Pour le territoire 3 (comtés de Madawaska, de Restigouche et de Gloucester), la fréquence moyenne sur cinq ans, qui est de 7,89 demandes pour collision par 100 voitures assurées, est d'environ 35 % plus élevée que la moyenne des deux autres territoires. De même, les demandes au titre de la garantie multirisque dans le territoire 3 sont de 20 % plus fréquentes que dans les deux autres territoires.* [Traduction.]

À la page 3, M. Phillips note ce qui suit :

> *L'examen permet de conclure que le problème n'est pas le fait de l'industrie de l'assurance. Aucun principe fondamental de l'assurance n'est transgressé, et il semble que le problème et la solution ultime se trouvent dans le territoire même. Après un examen attentif des causes, toutes les mesures possibles doivent être prises afin de réduire la fréquence et la gravité des accidents. Si la topographie, les conditions climatiques, le mauvais état des routes ou des sanctions trop légères à la suite d'infractions au code de la route sont à l'origine du problème, il faut comme première étape peser ces facteurs et prendre des mesures correctives. Les niveaux des primes par territoire s'ajusteront ensuite d'eux-mêmes, puisqu'ils s'égaliseront à mesure que la fréquence des accidents diminuera.* [Traduction.]

Il faut aussi réfléchir à la prévention des accidents. Nous savons, par exemple, que les accidents de la circulation mortels au Nouveau-Brunswick ont beaucoup diminué au fil des ans, passant de 112 en 1999 à 76 en 2001, mais les statistiques montrent que la fréquence demeure plus élevée dans certaines régions de la province (territoire 3) que dans d'autres.

En outre, deux exposés distincts du BAC ont indiqué que, bien que la fréquence des demandes de règlement diminue, la gravité et donc le coût des sinistres augmentent. Des statistiques tirées du rapport annuel du bureau du coroner du Nouveau-Brunswick confirment la position de l'industrie.

RAPPORT DU CORONER

Le bureau du coroner du Nouveau-Brunswick publie un rapport annuel qui fournit de l'information sur tous les décès qui ont fait l'objet d'une enquête dans la province. Une partie du rapport de ce bureau porte sur les décès survenus sur les routes du Nouveau-Brunswick.

Le tableau suivant indique le nombre total des décès relatifs aux accidents de la route (code 620, décès après collision) dans chaque circonscription judiciaire de 1999 à 2001 :

Circonscription 1	Fredericton	47
Circonscription 2	Saint John	44
Circonscription 3	Moncton	60
Circonscription 4	Newcastle	22
Circonscription 5	Bathurst	46
Circonscription 6	Campbellton	19
Circonscription 7	Edmundston	19
Circonscription 8	Woodstock	37
Total		**294**

Le nombre total de décès relatifs aux accidents de la route au Nouveau-Brunswick, du 1er avril au 31 mars annuellement, est ventilé comme suit :

Année 1999	112
Année 2000	106
Année 2001	76

Le nombre de décès ventilés selon le sexe pour les années 1999, 2000 et 2001 est indiqué dans le tableau suivant :

Ventilation selon l'année et le sexe	
Année 1999	
Hommes	78
Femmes	34
Année 2000	
Hommes	82
Femmes	24
Année 2001	
Hommes	51
Femmes	25

Le tableau suivant présente une ventilation des trois années selon l'âge :

Groupe d'âge	1999	2000	2001
0-15	4	12	3
16-24	24	18	19
25-30	15	15	5
31-40	14	19	14
41-50	17	11	6
51-60	10	10	7
60-65	7	3	2
66-70	6	2	2
70+	15	16	18

Les questions de sécurité du public continuent de se poser, même si les statistiques indiquent clairement que les accidents de la route mortels diminuent. L'industrie de l'assurance conclut, comme le comité, qu'il faut continuer le travail en la matière.

QUESTIONS DE DISCRIMINATION FONDÉE SUR L'ÂGE OU LE SEXE

Les préoccupations à l'égard de la discrimination fondée sur l'âge ou le sexe ont été mentionnées plusieurs fois au cours des audiences publiques. Les suggestions et les recommandations formulées aux audiences ont amené la recommandation du comité (voir la section du rapport portant sur les recommandations) voulant que les nouveaux conducteurs et conductrices de tout âge soient tenus de suivre un cours de conduite automobile avant de demander à subir une épreuve de conduite. Moyennant la mise en oeuvre de programmes de formation, la diminution des primes pour les conducteurs et conductrices de 16 à 24 ans pourrait être envisagée plus à fond.

Dans d'autres interventions, un système pour identifier et pénaliser seulement les conducteurs et conductrices qui se montrent irresponsables ou négligents a été préconisé. Les primes d'assurance ne seraient liées ni au sexe, ni au territoire, ni à l'âge, mais au dossier de conduite du particulier. Un système de points d'inaptitude comme celui qui est en vigueur au Manitoba pourrait faire varier les primes en fonction de facteurs comme la responsabilité d'un accident, deux infractions aux règlements de la circulation ou toute infraction déterminée au *Code criminel* du Canada. Le programme de primes élevées de la Facility Association se limiterait alors aux récidivistes et aux personnes reconnues coupables de conduite avec facultés affaiblies ou de conduite dangereuse.

SÉCURITÉ AU VOLANT

La province reconnaît déjà les résultats positifs des cours de sécurité au volant et des programmes actuels de délivrance de permis gradués. Dans certaines interventions, il a été proposé d'élargir les programmes afin d'englober des programmes obligatoires de sécurité routière et de conduite sécuritaire pour toutes les personnes qui commencent à conduire, et il est avancé que des initiatives novatrices de recouvrement des coûts pourraient financer les programmes et leur application. Des économies pourraient être réalisées en conséquence de la diminution des coûts des soins de santé et de ceux de la sécurité publique. Un soutien financier pourrait également provenir de l'industrie. Le Manitoba, par exemple, applique une surprime au moment de la délivrance d'un nouveau permis ou du rétablissement d'un permis suspendu, ce qui génère des recettes additionnelles pour la Société d'assurance publique du Manitoba (SAPM).

CONTRÔLE DES DEMANDES DE RÈGLEMENT

Même si le meilleur programme de sécurité possible est appliqué, des accidents se produisent. L'histoire récente des coûts croissants des demandes de règlement faites aux assureurs montre clairement qu'il faut de nouvelles façons d'aborder les frais de justice associés au traitement de ces demandes.

Il est impératif aussi de se pencher sur les coûts de règlement des sinistres. Une idée qui a du mérite est celle d'un processus qui rendrait le règlement accordé plus proportionnel à l'indemnisation prévue avant l'accident. Quelques-unes des mesures suivantes pourraient s'inscrire dans une indemnisation proportionnelle du genre.

Le régime actuel permet, par exemple, un délai de deux années civiles moins un jour pour présenter une demande de règlement d'un accident. Il semble évident que, étant donné la technologie actuelle, l'estimation des coûts des blessures et des dommages peut se faire plus rapidement. Les rapports préliminaires sur les blessures liées aux automobiles pourraient être considérés comme la première étape du règlement des sinistres.

Une idée connexe exprimée par les gens de loi est de créer un organisme d'examen des indemnités d'assurance, dont les décisions seraient susceptibles d'appel et qui, avant qu'un paiement soit fait, examinerait toutes les demandes de règlement d'un montant inférieur à une limite établie. Ce système de surveillance contribuerait à résoudre les problèmes posés par de petites demandes qui donnent souvent lieu à des règlements à l'amiable pour des raisons de commodité ou pour essayer d'éviter des règlements plus élevés.

Il a aussi été proposé au cours des audiences de mettre en place un système provincial centralisé qui pourrait fournir de l'information pour l'estimation des dommages. Les dommages seraient estimés et l'information serait échangée par le truchement du système. Il a aussi été proposé de constater clairement l'utilisation de pièces neuves ou remises à neuf et de fournir une déclaration sur la valeur établie du véhicule, ce qui résoudrait en partie le problème des fraudes. Les cas récents de coussins gonflables trafiqués qui avaient été installés sur des véhicules réparés semblent renforcer la position selon laquelle il pourrait être nécessaire d'augmenter, dans le régime d'assurance, la surveillance des aspects de l'estimation des dommages et des réparations.

FACTEURS D'ÉQUITÉ

Si les automobilistes s'attendent à recevoir protection et indemnisation grâce à l'assurance d'autrui, il n'est alors que justice d'exiger que tous les automobilistes soient convenablement assurés. Cette exigence conduirait à un régime obligatoire protégeant les victimes d'accidents et encourageant l'équité dans l'industrie.

En outre, l'interdépendance de l'immatriculation du véhicule, du permis de conduire et de la garantie d'assurance donnerait lieu à une plus grande stabilité et équité dans l'assurance. Il serait également utile que l'application des lois et les amendes fassent assumer aux automobilistes sans assurance ni permis de conduire une partie des coûts des sinistres. Une suggestion consiste à faire en sorte qu'une personne assurée pour le montant minimum d'assurance obligatoire ne puisse obtenir une indemnité supérieure au montant garanti. Cette restriction serait applicable quel que soit le montant de l'assurance souscrite par l'autre partie et quelle que soit la partie déclarée responsable de l'accident.

Le comité comprend que toute proposition de réforme concernant la conduite et la propriété des voitures particulières viserait aussi un jour les véhicules utilitaires. Bien que la garantie et la responsabilité relatives aux véhicules utilitaires débordent le mandat du comité, une réflexion portant sur toute modification de l'assurance des voitures particulières touche aussi forcément les véhicules utilitaires. Toutefois, des éléments comme le transport de déchets dangereux, les dommages matériels directs et la responsabilité civile exigent bien plus que la garantie prescrite des voitures particulières, les risques de dommages majeurs étant nettement plus élevés. En conséquence, le comité constate que ces questions ne sont pas de son ressort.

CADRE RÉGLEMENTAIRE

Les questions abordées dans la présente section du rapport se sont dégagées de l'examen de documents, des comparaisons de cadres réglementaires et de l'examen des méthodes de réglementation passées et actuelles au Nouveau-Brunswick. Les consultations sur le cadre réglementaire actuel du Nouveau-Brunswick, auprès de spécialistes de l'industrie et d'autres intervenants clés, ont fait ressortir l'opinion selon laquelle il faut davantage surveiller et contrôler de nombreux facteurs liés à l'assurance automobile. L'industrie doit être réglementée, et les consommateurs et consommatrices doivent être protégés en fonction de l'assurance souscrite et des demandes de règlement présentées. L'autorité réglementaire doit être fermement établie par le gouvernement, qui doit bien la comprendre et la respecter. Bien que la surveillance soit complexe et souvent difficile, l'équilibre entre des tarifs raisonnables et des demandes de règlement raisonnables est trop important pour dépendre du régime autoréglementé actuel.

AUDIENCES PUBLIQUES

La section précédente du rapport a fait état des thèmes d'actualité au Nouveau-Brunswick, au chapitre de l'assurance automobile, qui sont ressortis des exposés oraux et des mémoires, des publications compulsées et d'un certain nombre de consultations. Bien que d'une vaste portée, la présente section du rapport se limite aux thèmes qui ont le plus souvent fait l'objet des questions et réponses pendant les audiences publiques. L'intention était de produire un rapport définitif regroupant les éléments suivants :

- les sujets de préoccupation qui sont ressortis des textes ;
- les questions qui sont ressorties des comparaisons de cadres réglementaires ;
- les résultats des consultations avec divers intervenants et spécialistes de l'industrie ;
- les résultats communs des audiences ;
- des recommandations claires permettant d'offrir aux gens du Nouveau-Brunswick une assurance automobile équitable, abordable et accessible.

Les audiences publiques, qui se sont tenues en juin 2002 dans cinq endroits couvrant toutes les régions de la province (Fredericton, Saint John, Moncton, Bathurst et Edmundston) ont permis à la population de s'exprimer. Elles ont fait ressortir un certain nombre de sujets de préoccupation (voir les annexes), regroupés ici sous quatre rubriques principales :

- protection du public ;
- amélioration des initiatives de prévention ;
- examen de nouvelles approches ;
- adaptation de l'industrie pour rendre l'assurance accessible et abordable.

Une brève description de chaque rubrique principale suit.

PROTECTION DU PUBLIC

Le thème de la protection du public est revenu tout au long des audiences publiques, aux quatre coins de la province. Plusieurs mémoires présentant le point de vue des gens de loi au Nouveau-Brunswick et ailleurs s'opposaient fermement aux idées de réformes qui amoindrissent les droits des victimes d'accidents d'automobile. Le Barreau du Nouveau-Brunswick, par exemple, a présenté un mémoire de 67 pages décrivant les avantages du régime de responsabilité civile et les lacunes des régimes d'assurance sans égard à la responsabilité adoptés dans d'autres provinces et dans des États américains.

Le mémoire du Barreau ne fournit pas de recommandations précises au comité, mais les idées majeures sont claires. Le dernier paragraphe de la page 49 peut résumer l'intervention :

> *Les réformes qui visent à réduire le nombre d'accidents et les coûts de traitement des demandes de règlement devraient être élaborées et mises en oeuvre avant que la suppression de droits substantiels soit même envisagée. Il vaudrait même mieux éliminer la notion de profit en mettant en place un assureur gouvernemental sans but lucratif que priver des victimes innocentes d'accidents de leur droit à une indemnisation complète et équitable.* [Traduction.]

Au nombre des autres thèmes fréquents qui sont liés à la protection du public figurent le dépistage et la pénalisation des conducteurs et conductrices non assurés, la protection des droits des victimes et des coûts des soins à long terme, l'application des lois, la hausse de la garantie minimale, l'harmonisation des régimes d'assurance des provinces de l'Atlantique, une réglementation plus serrée des compagnies d'assurance, de leurs tarifs et de leurs pratiques, la suppression de la discrimination fondée sur l'âge ou le sexe et l'interdiction d'utiliser un téléphone cellulaire en conduisant.

AMÉLIORATION DES INITIATIVES DE PRÉVENTION

Un second thème était centré sur le désir d'améliorer les pratiques actuelles. Les points communs à ce thème comprennent :

- la conception et la construction de routes sécuritaires et l'amélioration de la signalisation ;
- une sensibilisation accrue du public en matière de sécurité et de risques ;
- l'établissement de contrôles plus stricts en matière de fraude ;
- une inspection beaucoup plus stricte des véhicules utilitaires et des voitures particulières.

Plusieurs initiatives et améliorations de prévention préconisées dans des interventions sont incluses dans les recommandations du rapport.

EXAMEN DE NOUVELLES APPROCHES

Un troisième thème abordé dans de nombreuses interventions est celui des nouvelles approches et des nouvelles pratiques. Plusieurs interventions ont fait écho à des documents qui avaient fait l'objet de recherches à l'intention du comité. Un bon nombre de ces idées ont été développées et incluses dans la section du rapport où figurent les recommandations. Voici un résumé de ces idées :

- changer le système de délivrance des permis de conduire ;
- créer une commission des petites demandes de règlement ;
- utiliser le numéro d'identification des véhicules pour les systèmes d'immatriculation et de réparation ;
- fixer par annexe un plafond pour les sinistres de caractère catastrophique ;
- opérer des changements territoriaux qui reflètent la réalité des coûts ;
- faire passer une nouvelle épreuve de conduite à des intervalles fixes pour réévaluer la compétence et les aptitudes ;
- imposer des règlements par rente indemnitaire pour la plupart des blessures qui ne sont pas extrêmement graves ;

- établir un lien de coopération entre les compagnies et le gouvernement pour lier l'immatriculation à l'assurance ;
- récompenser les bons conducteurs et conductrices en accordant des points d'assurance ;
- étudier la possibilité d'apporter des changements au régime de responsabilité civile.

ADAPTATION DE L'INDUSTRIE POUR RENDRE L'ASSURANCE ACCESSIBLE ET ABORDABLE

Un autre thème abordé dans de nombreux mémoires portait sur certaines mesures que l'industrie de l'assurance doit prendre afin de rendre l'assurance automobile plus abordable, plus accessible et plus équitable pour les gens du Nouveau-Brunswick. Il est dans les interventions proposé que l'industrie prenne les mesures suivantes :

- réduire les frais d'exploitation des entreprises ;
- instituer une garantie minimale plus élevée ;
- lutter contre la fraude en matière de blessures et de dommages ;
- élaborer des stratégies pour éviter le paiement insatisfaisant des sinistres de la part des assureurs ;
- appliquer des principes d'indemnisation justes et équitables ;
- modifier les régimes territoriaux ;
- imposer des règlements par rente indemnitaire.

Les suggestions et recommandations des mémoires présentés ont fréquemment reflété les expériences et les pratiques connues à l'extérieur de la province. La recherche menée a aussi appuyé un bon nombre des points de vue exposés et des modèles précis de pratiques d'excellence relevés dans de nombreuses collectivités territoriales. Les recommandations qui en découlent sont formulées dans la section suivante du rapport.

RECOMMANDATIONS

Les audiences publiques, ainsi que les études et les recherches menées conformément au mandat du comité, ont fait ressortir les sujets de préoccupation traités dans la présente section du rapport du comité.

CONTRÔLE DE LA PUBLICITÉ

Le nombre de panneaux publicitaires annonçant les services de juristes spécialisés dans les demandes de règlement afférentes à des accidents d'automobile a augmenté récemment dans plusieurs régions de la province.

Recommandation

Le comité recommande que la question soit renvoyée au Barreau pour étudier la pertinence et la légitimité de la publicité.

TÉLÉMARKETING EN ASSURANCE AUTOMOBILE

Les membres du comité se préoccupent du télémarketing en assurance automobile et de ses effets sur l'accès aux marchés intermédiaires. Certains télévendeurs ne sont pas établis au Nouveau-Brunswick et, de ce fait, ne sont peut-être pas titulaires d'une licence du bureau du surintendant. Ces vendeurs visent dans la province une clientèle qui se laisse facilement convaincre par des bas prix. La pratique a quatre conséquences :

- Les télévendeurs choisissent souvent les « meilleurs » clients et clientes, laissant aux courtiers locaux le soin de s'occuper d'une clientèle moins intéressante qui doit payer des primes plus élevées selon le degré de risque qu'elle présente.
- Deuxièmement, il est clair que les revenus générés au moyen du télémarketing en assurance ne sont pas récupérés localement mais probablement hors de la province.
- En règle générale, les télévendeurs ne signalent pas à la clientèle qu'un sinistre imputable entraîne souvent le non-renouvellement de la police. Une fois arrivée la date de renouvellement de la police, le client ou la cliente, qui se retrouve sans assurance, doit tenter de retourner à son agence ou à son courtier néo-brunswickois. Toutefois, le courtier original est souvent incapable de servir le client ou la cliente dont la police n'a pas été renouvelée par le télévendeur. Si jamais le courtier original peut offrir une police, les primes sont habituellement beaucoup plus élevées.
- Enfin, les compagnies d'assurance par télémarketing qui viennent dans la province avec peu d'investissements sont habituellement les premières à s'en aller si des pressions s'exercent sur l'industrie. La clientèle de ces compagnies se retrouve avec un service réduit ou très coûteux et elle en blâme souvent l'ancien courtier local qui, fréquemment, est la victime innocente des pratiques douteuses des télévendeurs.

Recommandation

Le comité recommande que le télémarketing en assurance soit exercé en vertu de licences plus rigoureuses et soit réglementé plus strictement et que le bureau du surintendant s'occupe de l'application des règlements relatifs au télémarketing en assurance.

CROISSANCE DES MARCHÉS INTERMÉDIAIRES

Le comité a exprimé une préoccupation connexe quant au fait que le secteur des assurances au Nouveau-Brunswick ne favorise pas assez la croissance de marchés intermédiaires. Ce sont les marchés qui sont nécessaires pour servir la majeure partie de la clientèle actuellement injustement forcée de recourir à la Facility Association. À long terme, le fait de favoriser la croissance des marchés intermédiaires et l'accès à ces marchés profitera directement à la clientèle néo-brunswickoise en question (notamment celle du nord du Nouveau-Brunswick et les personnes âgées) et à l'ensemble des gens du Nouveau-Brunswick.

Le mandat de la Commission des entreprises de service public (CESP) habilite celle-ci à pratiquer des changements positifs dans le domaine en favorisant les décisions qui encouragent la croissance des marchés intermédiaires et en agissant rapidement à l'égard des tarifs déposés par la Facility Association.

Recommandation

Le comité recommande que la CESP assure la présence et la croissance continues de marchés intermédiaires en prenant des décisions rapides sur les tarifs déposés par la Facility Association.

BUREAU DU SURINTENDANT DES ASSURANCES

Il faut examiner les responsabilités du bureau du surintendant des assurances sur le plan de l'efficience et de l'accessibilité. Il est devenu apparent, après plusieurs mois d'étude de la situation de l'assurance au Nouveau-Brunswick, qu'un réexamen de la mission et des attributions du bureau du surintendant des assurances et des fonctions connexes de la CESP en matière d'assurance automobile est nécessaire. Chacune de ces entités peut être changée de manière à rendre l'assurance automobile plus équitable, plus abordable et plus accessible pour les consommateurs et consommatrices. Le mandat du comité spécial est d'examiner et de recommander des solutions dans le secteur des voitures particulières. Toutefois, le comité conclut qu'une nouvelle donne en matière d'assurance est nécessaire afin que tous les types d'assurance soient accessibles et abordables dans toutes les régions de la province.

Étant donné que l'assurance automobile est obligatoire dans la province, l'attention du gouvernement se concentre tout naturellement sur cette assurance. Bien que l'assurance automobile soit la catégorie d'assurance la plus vendue au Nouveau-Brunswick (un volume d'affaires équilibré comprend ordinairement 65 % d'assurance automobile), l'assurance habitation et l'assurance commerciale (automobile et biens) sont aussi importantes et devraient aussi être examinées.

Comme en font état d'autres sections du présent rapport, les diverses catégories d'assurance sont liées, et ce qui a un effet direct sur une catégorie peut avoir des contrecoups sur les autres. L'assurance habitation, par exemple, est aussi importante que l'assurance automobile dans la vie quotidienne des gens du Nouveau-Brunswick.

En outre, une assurance commerciale abordable et accessible contribue à la croissance et à la stabilité de l'économie de la province. Il est important de noter que, bien que le mandat du comité se limite à l'assurance automobile, l'avenir d'autres branches d'assurance demeure précaire en raison de la plupart des mêmes facteurs qui touchent l'assurance automobile.

Recommandation

Le comité recommande qu'un effort concerté entre le bureau du surintendant des assurances et la Commission des entreprises de service public soit mené pour traiter, surveiller et gérer l'assurance automobile, afin qu'il soit absolument certain que le gouvernement est bien informé et pleinement au courant des nouveaux enjeux.

Le comité recommande en outre la révision et la modification de la mission et des attributions du bureau du surintendant afin qu'elles cadrent avec les recommandations du présent rapport.

DÉFENSE DES CONSOMMATEURS ET CONSOMMATRICES

Le comité a exprimé sa préoccupation au sujet du retard comparatif du Nouveau-Brunswick au chapitre de la défense des consommateurs et consommatrices. Ceux et celles qui sont intervenus aux audiences publiques ont constamment dit qu'ils ne comprenaient pas pourquoi ils devaient recourir à la Facility Association. Bien que ce soit peut-être une question de sensibilisation, le phénomène signifie peut-être aussi qu'une personne qui s'y connaît en assurance devrait défendre en permanence les consommateurs et consommatrices. En outre, un protecteur ou une protectrice des consommateurs et consommatrices

- serait indépendant de la CESP et du bureau du surintendant,
- relèverait les cas d'inobservation et veillerait au maintien de l'accessibilité,
- surveillerait les lignes directrices quant à l'intégration et au retrait du marché pour les compagnies d'assurance (décret en conseil 70-162),
- surveillerait les pratiques de télémarketing,
- contrôlerait les fusions et les acquisitions d'entreprises de courtage.

Recommandation

Le comité recommande que soient adoptées des mesures législatives prévoyant un poste à temps plein de protecteur des consommateurs et consommatrices, nommé par le gouvernement pour intervenir aux audiences de la CESP sur les tarifs, et que les frais soient payés par la commission et pris en charge par l'industrie sous forme de cotisations.

RÉGLEMENTATION DES PREUVES D'ASSURANCE

Tous les véhicules du Nouveau-Brunswick doivent être assurés. L'un des problèmes du régime actuel concerne les automobilistes qui n'assurent pas convenablement leurs véhicules. Un meilleur processus pour veiller à ce que la garantie stipulée soit souscrite pourrait être obtenu à l'aide de bases de données et de logiciels permettant d'effectuer rapidement la surveillance et l'application des lois. Plusieurs autorités au Canada lient avec succès l'immatriculation à la preuve d'assurance. L'immatriculation est directement liée à l'assurance, de sorte qu'aucun véhicule non assuré ne puisse être immatriculé.

Recommandation

Le comité recommande que l'assurance des véhicules soit directement liée à leur immatriculation grâce au processus suivant de surveillance et d'application des lois :

- ***imprimer directement l'information relative à l'attestation d'assurance sur le certificat néo-brunswickois d'immatriculation des véhicules, en indiquant clairement que l'annulation de l'assurance entraîne l'annulation de l'immatriculation ;***
- ***élaborer les procédés à l'aide de technologie de l'information fournie par le secteur des affaires électroniques ;***
- ***synchroniser les dates d'échéance et de renouvellement des immatriculations et des assurances ;***
- ***utiliser des autocollants de plaque d'immatriculation comme preuve ;***
- ***obliger ceux et celles qui veulent annuler leur assurance à remettre leurs plaques d'immatriculation.***

INSTITUTION D'UNE PROCÉDURE D'ARBITRAGE

Notre système de justice actuel au Nouveau-Brunswick offre peu d'options au chapitre du règlement des sinistres. Le genre de règlement le plus fréquent, par procès, est fondamentalement conflictuel. Le système, bien qu'il soit efficace dans les cas de blessures graves, se révèle moins efficace dans les cas de petites demandes de règlement. Ces dernières sont définies comme celles qui n'ont pas trait à une blessure grave et où la somme réclamée par la victime ou offerte par l'assureur est inférieure à 50 000 $. Dans le cadre d'une procédure d'arbitrage, les petites demandes pourraient être réglées sans la participation directe des tribunaux et à la satisfaction de toutes les parties intéressées, soit la victime, l'assureur et le gouvernement.

- La procédure d'arbitrage offre aux victimes un règlement équitable, rapide, moins onéreux, qui cause moins de confusion et moins de stress. Elle leur offre la possibilité d'avoir voix au chapitre et d'attester qu'elles ont bien été victimes d'un accident, peu importe la responsabilité.

- L'arbitrage offre aux compagnies d'assurance une solution de rechange plus rapide et moins coûteuse à un processus habituellement long. Il peut aussi mettre fin à la pratique inopportune de l'industrie qui consiste à payer intégralement les sinistres qui posent des problèmes, ce qui permettrait de lutter contre la fraude et de trancher judicieusement les demandes de règlement que l'industrie trouve sans fondement.
- Pour le gouvernement, la procédure d'arbitrage, encadrée par un ensemble de lignes directrices claires, libérerait les tribunaux et leur permettrait de consacrer leur temps précieux à d'autres affaires.

Le régime d'assurance automobile du Nouveau-Brunswick est un régime hybride qui fournit certaines prestations de base sans égard à la responsabilité mais qui donne un accès presque illimité à des recours en responsabilité civile. Le comité ne souhaite pas l'abandon du régime fondé sur la responsabilité civile, mais il envisage le règlement par arbitrage comme une solution de rechange. Ce mode de règlement serait plus rapide, plus équitable, plus opportun et moins onéreux, ce qui permettrait de verser davantage d'argent aux parties sinistrées, et ce, sans compromettre les droits des victimes en responsabilité civile.

Plusieurs mémoires de gens de loi appuient le principe d'une simplification des modes de règlement des différends. Chacun de ces mémoires a présenté de très bons arguments pour appuyer un système simplifié. Chacun a donné à entendre que l'arbitrage, sous une forme ou une autre, servirait bien toutes les parties.

Toutefois, pour qu'un tel système permette d'atteindre vraiment les objectifs du règlement par arbitrage, il doit lier toutes les parties. Sinon, toute partie non satisfaite d'une décision s'adresserait sans doute aux tribunaux. Une procédure d'arbitrage qui ne serait pas exécutoire créerait simplement un palier additionnel de bureaucratie sans valeur notable.

Un facteur additionnel important est le fait d'éviter les frais d'administration et de justice liés aux sinistres non réglés dans l'année qui suit l'introduction d'une instance. Selon le comité, tout mécanisme d'arbitrage assure également à la victime le droit de faire appel, et les assureurs seraient moins enclins à payer dans le seul souci de parvenir à un règlement. Les prestations versées à la suite d'un arbitrage seraient dirigées vers les personnes sinistrées. Les deux parties pourraient aussi s'entendre sur un arbitrage accéléré si elles souhaitaient parvenir à un règlement plus rapidement.

Il a été suggéré dans plusieurs mémoires que les parties assument à parts égales les frais de l'arbitrage, de sorte que chacune soit intéressée à un règlement rapide et ordonné de l'affaire. L'arbitrage ferait intervenir des juristes, des médecins, des gens du milieu des assurances et des profanes. Un délai d'arbitrage serait prescrit pour la tenue d'une audience et le prononcé d'une sentence.

Comme un intervenant l'a affirmé aux audiences publiques, l'arbitrage constitue un processus simple et direct pour trancher, à un coût moindre, les différends. L'arbitrage permet aussi des règlements rapides, équitables et justes.

Recommandation

Le comité recommande qu'une procédure d'arbitrage soit élaborée pour devenir un précieux moyen au service des personnes sinistrées, des assureurs et du gouvernement. La procédure d'arbitrage est un mécanisme de règlement des différends visant un système complet, obligatoire, exécutoire et quasi judiciaire accessible pour l'ensemble des gens du Nouveau-Brunswick.

Le comité recommande en outre :

- ***que la procédure d'arbitrage soit mise sur pied afin d'examiner les pertes financières et non financières dans les cas de sinistres de moins de 50 000 $;***
- ***que la procédure d'arbitrage puisse aussi être utilisée pour des sommes plus élevées, si toutes les parties sont d'accord ;***
- ***que la procédure garantisse le droit des victimes d'interjeter appel ;***
- ***que la procédure assure un règlement rapide et équitable et réduise les coûts et les frustrations ;***
- ***que le Barreau et le ministère de la Justice soient chargés d'élaborer la procédure.***

SENSIBILISATION

Le comité a examiné un certain nombre de mesures qui concernent la sensibilisation du public. Ces mesures visent à rendre les automobilistes plus conscients de leurs responsabilités à l'égard de la sécurité de l'ensemble des conducteurs et conductrices. Des programmes similaires ont été mis à l'essai, avec divers degrés de réussite, par les autorités consultées à titre de modèles de pratiques d'excellence.

Recommandation

Le comité recommande que les programmes et les approches qui suivent fassent partie des nouvelles orientations du gouvernement relativement aux cours de conduite et à la sécurité publique :

- ***renforcer le programme de permis gradués ;***
- ***instituer des cours de sécurité au volant obligatoires pour tous les nouveaux conducteurs et conductrices ;***
- ***rendre obligatoire un examen de la vue par la Direction des véhicules à moteur (ou une preuve de vision suffisante pour conduire fournie par un ou une optométriste titulaire de permis) tous les 10 ans ;***
- ***rendre les cours de sécurité au volant obligatoires pour les récidivistes déclarés coupables d'infractions aux articles du Code criminel du Canada portant sur les véhicules ;***
- ***renforcer les programmes scolaires de sécurité routière ;***

- ***mettre l'accent sur des programmes de sensibilisation visant à prévenir les accidents, les pertes de vie et les blessures.***

SÉCURITÉ DE L'UTILISATION DES ROUTES

Les initiatives visant la sécurité de l'utilisation des routes constituent un facteur important pour rendre plus sécuritaire la circulation au Nouveau-Brunswick. Ces initiatives feront diminuer le nombre et la gravité des accidents ainsi que les demandes de règlement au titre de l'assurance automobile. La sécurité de l'utilisation des routes implique une amélioration des comportements et des attitudes au volant. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick favorise la sécurité de l'utilisation des routes grâce à la planification stratégique, à l'élaboration et à la mise en oeuvre d'initiatives de sensibilisation en ce qui a trait à la conduite et aux véhicules.

Le comité a mis en relief deux aspects à cet égard : des facteurs liés à la récidive au titre des dispositions du *Code criminel* du Canada (CCC) relatives à la conduite d'un véhicule et des facteurs concernant l'amélioration matérielle des routes dans la province. Les recommandations du comité relatives à la sécurité de l'utilisation des routes tiennent compte des deux facteurs.

Recommandation

En ce qui concerne les récidivistes qui ont commis des infractions au Code criminel du Canada (CCC) liées à la conduite d'un véhicule, le comité recommande que le gouvernement prenne les mesures suivantes :

- ***mettre en place un barème d'amendes progressives ;***
- ***retirer les droits de conducteur, avec appel après cinq ans, aux récidivistes auteurs d'infractions au CCC et aux personnes inculpées d'infractions à la législation relative à la conduite avec facultés affaiblies ;***
- ***veiller à l'établissement de lignes directrices plus rigoureuses à l'intention des contrevenants en question pour le rétablissement des droits de conducteur.***

Deuxièmement, en ce qui concerne les facteurs ayant trait à l'amélioration matérielle des routes dans la province, le comité recommande ce qui suit :

- ***aménager des bandes rugueuses aux intersections importantes et le long des grands axes routiers ;***
- ***inclure l'installation de bandes rugueuses dans les initiatives futures de construction routière ;***
- ***installer des feux rouges clignotants aux principaux panneaux d'arrêt, auxquels seraient ajoutées des bandes rugueuses à certaines intersections importantes ;***
- ***créer, au sein du ministère de la Sécurité publique, une Division de la sécurité routière du Nouveau-Brunswick qui s'inspire des mesures et des procédés qui ont réussi ailleurs.***

F.T.P. N° 1 : Police type d'assurance automobile du Nouveau-Brunswick

Fort des résultats des audiences publiques, des comparaisons de cadres réglementaires et d'une base de connaissances accumulées au fil des recherches, le comité s'est penché sur plusieurs questions concernant la *Police type d'assurance automobile du Nouveau-Brunswick* (*F.T.P. N° 1*).

L'assurance est fondée sur le principe du partage des risques. En société, on s'attend généralement à ce que les membres contribuent selon leurs capacités. En assurance, cependant, des demandes de règlement peuvent être faites en dépit de contributions très faibles en proportion. Des personnes ayant le sens des responsabilités doivent prendre sur elles de protéger autrui contre les préjudices qu'elles peuvent causer. Les conducteurs et conductrices néo-brunswickois doivent aussi être conscients des besoins d'autrui. Le comité conclut qu'il serait possible d'améliorer les garanties d'assurance d'une manière qui permette un partage des risques à un coût abordable.

Les recommandations suivantes visent à assurer à tous les gens une garantie convenable ; elles rendront la police type conforme à son objet original. Les changements visent aussi une interprétation plus uniforme de la part des tribunaux.

CHAPITRE A
RESPONSABILITÉ CIVILE

Le comité appuie l'idée d'augmenter la garantie en matière de responsabilité civile de manière à tenir compte des frais croissants engagés par les victimes d'accidents.

Recommandation

Le comité recommande que le chapitre A, « Responsabilité civile », soit modifié afin d'indiquer que la garantie prescrite minimale en matière de responsabilité civile passe de 200 000 $ à 500 000 $.

CHAPITRE A
RENTES INDEMNITAIRES

Le comité appuie l'idée que toute indemnité importante accordée à un tiers devrait servir à protéger les victimes et être utilisée conformément à son objet : protéger la victime du préjudice, lui garantir des soins et répondre à ses besoins dans l'avenir.

Après avoir consulté des gens de loi et reçu leurs conseils, le comité appuie l'idée voulant que les rentes indemnitaires judiciairement allouées procurent une protection aux mineurs, aux victimes de traumatismes crâniens et à d'autres personnes grièvement blessées. Le système des rentes indemnitaires judiciairement allouées permet aussi des services d'assistance judiciaire aux victimes qui ne peuvent plus s'occuper de leur cause elles-mêmes.

Recommandation

Le comité recommande que soient obligatoires les rentes indemnitaires judiciairement allouées dans le cas des mineurs victimes d'accidents d'automobile et des victimes de traumatismes crâniens graves et permanents et dans tout autre cas où les tribunaux le jugent nécessaire.

CHAPITRE B

INDEMNITÉS D'ACCIDENT
CLAUSE 1(2)
FRAIS FUNÉRAIRES

La clause prévoit que des frais funéraires peuvent être engagés jusqu'à concurrence de 2 500 $ par personne (*F.T.P. N° 1*, p.2). Ce montant est bas dans la conjoncture économique actuelle. Il pourrait être accru par application de limites plus élevées, moyennant une augmentation minime des primes, ou par le doublement du montant au titre de la clause sur les frais funéraires.

Recommandation

Le comité recommande que le montant indiqué pour les frais funéraires (F.T.P. N° 1, clause 1(2), frais funéraires) soit doublé.

DIVISION 2
INDEMNITÉS EN CAS DE DÉCÈS ET DE PERTE DE REVENU

Les indemnités actuellement offertes en cas de décès sont basses. Le comité propose qu'il soit envisagé d'offrir, moyennant supplément, des indemnités additionnelles en cas de décès. La pratique, qui a cours ailleurs, s'est avérée, à certains endroits, un ajout intéressant à la police d'assurance automobile.

PARTIE II
PERTE DE REVENU
CLAUSE 2

L'expression « personne non rémunérée qui s'occupe des tâches ménagères » ne reflète plus véritablement l'importance d'un tel rôle dans la structure sociale de la vie familiale ni l'importance, pour la société en général, de la contribution des personnes concernées.

Recommandation

Le comité recommande ce qui suit :

- ***que l'expression « personne non rémunérée qui s'occupe des tâches ménagères » soit modifiée afin de refléter l'importance des personnes concernées ;***
- ***que le montant de l'indemnité soit modifié afin de refléter l'importance des femmes dans la société et dans leur famille ;***
- ***que la période maximale d'indemnisation soit portée à 104 semaines ;***
- ***que le montant de l'indemnité soit porté à 125 $ par semaine ;***
- ***qu'une somme additionnelle de 20 $ par semaine soit prévue pour chaque enfant à charge demeurant encore à la maison.***

INDEMNISATION DES ÉLÈVES

Actuellement, les personnes qui fréquentent un collège technique, une université ou tout autre établissement postsecondaire pour une période d'au moins deux ans ne sont pas convenablement assurées.

Recommandation

Le comité recommande que les élèves qui remplissent les critères de programmes universitaires ou techniques et qui étudient à temps plein aient les mêmes droits et indemnités que les autres personnes employées.

PARTIE II
CLAUSE 3(B)

Les modifications de cette clause élimineront l'ambiguïté relative à l'objet initial de la police. Le comité recommande de préciser cette clause afin que, pour la détermination des prestations de longue durée, l'expression « jusqu'à l'âge de 65 ans » soit prise au pied de la lettre. Dans certains cas, les tribunaux ont statué que, sans une limite d'âge précisément énoncée dans la description de la police, il leur serait permis de supposer qu'ils peuvent à leur appréciation déterminer la période d'indemnisation. Dans certaines situations, les soins médicaux spéciaux peuvent être prolongés. Si les programmes sociaux ordinaires ne permettent pas le traitement habituel, l'assureur doit prendre en charge la poursuite de ce traitement.

Recommandation

Le comité recommande que les prestations soient accordées jusqu'à 65 ans (c'est-à-dire au 65e anniversaire de naissance), sous réserve des conditions suivantes :

- ***prestations hebdomadaires intégrales jusqu'à 65 ans ;***
- ***réduction de 50 % des prestations à 65 ans ;***
- ***diminution additionnelle à raison de 10 % à chaque anniversaire de naissance jusqu'à 70 ans, âge où cessent toutes les prestations.***

CHAPITRE C
PERTES OU DOMMAGES CAUSÉS À L'AUTOMOBILE ASSURÉE

Le chapitre se rapporte aux dommages causés à l'automobile que son propriétaire a assurée. Les garanties prévues sont les suivantes : tous risques, collision, accident sans collision ni versement et risques déterminés. Ce chapitre n'est pas actuellement obligatoire au Nouveau-Brunswick, et la garantie est laissée au choix.

Chaque régime traite le chapitre en question différemment. Le Nouveau-Brunswick laisse le choix de la garantie à la personne qui souscrit l'assurance. Les franchises normales sont de 250 $ pour la collision et de 100 $ pour l'accident sans collision ni versement. Toutefois, la tendance récente est aux franchises plus élevées, ce qui diminue les primes. Une question connexe porte sur la tendance de certaines compagnies à assurer seulement les véhicules qui ont moins de 10 ans. Or, il faudrait préciser que les assureurs ne peuvent refuser de garantir un véhicule, peu importe son âge, s'il a été approuvé après l'inspection annuelle du Nouveau-Brunswick.

Une préoccupation soulevée est le fait que, dans certains cas, diverses compagnies traitent les assurés non responsables comme s'ils avaient fait des demandes de règlement. Certains assureurs utilisent des barèmes de responsabilité en cas d'accident afin de quantifier le degré de responsabilité des titulaires qui demandent des indemnités. En conséquence, ces titulaires sont considérés comme des risques aggravés par certains assureurs, ce qui conduit à un refus du renouvellement ou à une augmentation des primes.

Recommandation

Le comité recommande que la CESP examine la pratique de l'industrie qui consiste à utiliser les barèmes de responsabilité en cas d'accident comme méthode pratique afin de déterminer la responsabilité pour l'application des chapitres A et C et que le recours à cette méthode soit limité.

TARIFICATION TERRITORIALE

Le comité a consacré beaucoup de temps et d'efforts à réunir de l'information et à examiner les options relativement au régime tarifaire territorial en vigueur au Nouveau-Brunswick. Le comité, au cours de ses délibérations, a examiné les meilleures pratiques courantes d'autres autorités, a considéré les origines du régime tarifaire territorial du Nouveau-Brunswick et a envisagé sous divers aspects les conséquences de changements.

Le comité conclut que le régime actuel crée une situation préjudiciable dans des régions de la province où l'accès à l'assurance pose un problème. Le comité se déclare préoccupé, car des régions sont pénalisées plus lourdement que d'autres, et le régime serait plus équitable si les territoires étaient également peuplés.

D'après le recensement de 2001, 729 458 personnes peuplent le Nouveau-Brunswick. Les trois tableaux ci-dessous indiquent la répartition actuelle de la population dans les territoires désignés aux fins de l'assurance.

Territoire 1	**Population**
Albert	26 749
Charlotte	27 366
Kings	64 208
Saint John	76 407
Westmorland	124 688
Total	**319 418**
Pourcentage de la population totale du Nouveau-Brunswick	43,8 %

Territoire 2	**Population**
Carleton	27 184
Kent	31 338
Northumberland	50 817
Queens	11 862
Sunbury	25 766
Victoria	21 176
York	87 212
Total	**255 355**
Pourcentage de la population totale du Nouveau-Brunswick	35 %

Territoire 3 (anciens territoires 3, 4 et 5)	**Population**
Gloucester	82 929
Madawaska	35 611
Restigouche	36 134
Total	**154 674**
Pourcentage de la population totale du Nouveau-Brunswick	21,2 %

Même si une modification des limites territoriales visant à refléter d'une manière plus équitable la répartition de la population ne résoudra peut-être pas immédiatement les problèmes que connaissent les personnes assurées du nord du Nouveau-Brunswick, le comité conclut qu'il faut mener un examen approfondi de la composition géographique et démographique des territoires.

En outre, les analyses des coûts des sinistres déclarés par l'industrie de l'assurance sont aussi révélatrices de l'écart grandissant des coûts entre les territoires. Les trois tableaux suivants indiquent les coûts des sinistres en dollars réels et en pourcentage par territoire pour l'année 2001 (chiffres fournis par le BAC).

Chapitre A	**Territoire 1**	**Territoire 2**	**Territoire 3**
Coût des sinistres par véhicule	515 $	629 $	623 $
Rapport sinistres-primes, chapitre A	116 %	141 %	134 %

Tableau 1 — Coût des sinistres en dollars et en pourcentage par territoire pour 2001

Chapitre B	**Territoire 1**	**Territoire 2**	**Territoire 3**
Coût des sinistres par valeur (indemnités d'accident)	104 $	117 $	175 $
Rapport sinistres-primes, indemnités d'accident	133 %	148 %	194 %

Tableau 2 — Coût des sinistres par montant de la demande de règlement et rapport sinistres-primes en pourcentage pour les indemnités d'accident

Police totale (ensemble des chapitres)	**Territoire 1**	**Territoire 2**	**Territoire 3**
Coût des sinistres par véhicule (toutes les garanties)	795 $	927 $	963 $
Rapport sinistres-primes, toutes les garanties	101 %	115 %	118 %

Tableau 3 — Coût des sinistres par véhicule et rapport sinistres-primes en pourcentage pour toutes les garanties

Le système actuel utilisé au Nouveau-Brunswick pour fixer les limites des territoires n'est pas très clair d'après la *Loi sur les assurances*. Toutefois, aux termes de la loi (paragraphe 75(1)), le bureau du surintendant des assurances délègue la collecte et l'archivage de renseignements statistiques au Bureau d'Assurance du Canada (BAC). En application du paragraphe suivant (75(2)), le BAC établit aussi le plan statistique, qui est une partie obligatoire du rapport annuel du surintendant. Ainsi, le BAC recueille les données et établit les moyennes comparatives des sommes réelles versées par rapport aux revenus produits par les primes perçues chaque année. Les renseignements statistiques sont importants pour déterminer les facteurs qui régissent directement les augmentations et les diminutions des tarifs.

À la suite du décret en conseil 70-162 de 1970, les statistiques compilées n'ont plus fait mention de territoires aux fins du chapitre A (« Responsabilité civile »). Le décret en conseil de 1970 a rendu le chapitre A de la police d'assurance automobile (*F.T.P. N° 1*) obligatoire pour tous les véhicules assurés, et les primes ont été fixées au même tarif partout dans la province.

La question est de savoir si la pratique est juste et équitable pour toutes les régions de la province. Par exemple, le tableau 1 ci-dessus indique que, même si une prime identique est payée dans toutes les régions de la province, le coût des sinistres est différent dans les trois territoires. La tendance est la même pour le chapitre B (« Indemnités d'accident ») de la *F.T.P. N° 1*. Là encore, les sommes réelles versées en indemnités d'accident par demande de règlement varient entre les trois territoires dans une proportion allant jusqu'à 60 %.

Le tableau 3 combine tous les chapitres de la police et indique la différence réelle moyenne entre les sommes versées par véhicule dans les trois territoires ainsi que le rapport sinistres-primes. L'industrie soutient qu'un rapport sinistres-primes d'environ 75 % permet aux cabinets de courtage et aux agences d'atteindre le seuil de rentabilité dans la catégorie de l'assurance automobile.

Recommandation

Le comité recommande un examen immédiat du régime tarifaire territorial. Étant donné que la délimitation de territoires à des fins tarifaires est étroitement liée à la réglementation des tarifs, il est raisonnable de déléguer à la CESP la délimitation des nouveaux territoires tarifaires, y compris la prise en compte des facteurs suivants comme éléments centraux de l'examen.

- ***Les modifications du régime tarifaire territorial doivent être soigneusement examinées et mises au point afin de refléter vraiment les coûts des sinistres pour chaque région.***
- ***Les territoires doivent être délimités et régis par voie législative, et le décret en conseil 70-162 doit être réécrit afin de tenir compte des modifications du chapitre A de la F.T.P. N° 1.***
- ***La Commission des entreprises de service public, de concert avec le surintendant des assurances, doit examiner et rajuster la délimitation actuelle des territoires afin de prévoir :***
- ***un découpage démographique équitable,***
- ***des critères et conditions uniformes,***
- ***un traitement égal pour tous les gens du Nouveau-Brunswick.***
- ***Conformément au décret en conseil 70-162, les compagnies désireuses de faire des affaires au Nouveau-Brunswick doivent détenir des licences du Nouveau-Brunswick et offrir des services d'assurance dans tous les territoires.***

- ***Les lignes directrices en matière d'intégration et de retrait du marché, qui sont énoncées dans les règlements, doivent être réévaluées en vue de contrôler plus rigoureusement la manière dont les compagnies se retirent de la province et le moment où elles le font. Si des compagnies décident de partir, il devrait leur être plus difficile de revenir.***
- ***Les compagnies doivent aussi respecter les critères rigoureux d'intégration et de retrait énoncés dans les règlements.***
- ***Il faudrait envisager une solution propre au Nouveau-Brunswick.***
- ***Une fois que la tarification territoriale aura été redéfinie, il faudra garantir que l'assurance deviendra plus accessible, en particulier dans le nord de la province.***

COMMISSION DES ENTREPRISES DE SERVICE PUBLIC

Le comité conclut que les activités et les responsabilités de la Commission des entreprises de service public ont diminué depuis 1997 en fait de réglementation et de contrôle de l'assurance automobile. Il conclut aussi qu'il faut à tout le moins envisager de revenir au cadre réglementaire d'avant 1997.

Recommandation

Le comité recommande que le cadre réglementaire qui s'appliquait avant 1997 aux activités et aux responsabilités de la Commission des entreprises de service public soit immédiatement rétabli et que l'application de la présente recommandation tienne compte des facteurs suivants :

- ***que les compagnies reviennent du système actuel de dépôt et d'application à l'ancien cadre réglementaire ;***
- ***que les hausses (ou diminutions) de tarifs pour l'ensemble des territoires soient assujettis à la surveillance et à l'approbation de la CESP conformément aux normes antérieures à 1997 ;***
- ***que la modification de la loi soit rétroactive au 1er juillet 2002 ;***
- ***que, durant la période de transition, l'industrie agisse de bonne foi et évite d'imposer des augmentations de tarifs ;***
- ***que le non-respect du principe de bonne foi (lequel fait partie du contrat d'assurance) donne lieu à une solution législative à effet rétroactif.***

LIGNES DIRECTRICES QUANT À LA SÉLECTION DES RISQUES

Actuellement, les assureurs ne sont pas tenus d'établir des tarifs communs ou d'agir de façon similaire quand ils évaluent certains dossiers ou certains risques. Les compagnies sont exploitées différemment les unes des autres. Dans une économie de marché, cela signifie que chaque compagnie établit ses propres lignes directrices sur la sélection des risques en fonction du genre de risque qu'elle souhaite garantir. Les lignes directrices font alors partie des propositions de tarifs que la compagnie dépose à la CESP. Accepté comme pratique courante depuis 1997, le système de dépôt et d'application assurait d'ordinaire l'existence de marchés pour les risques de tout genre.

Toutefois, il existe certaines normes minimales appropriées à l'industrie de l'assurance.

Recommandation

Le comité recommande que les normes de l'industrie soient réunies dans un ensemble uniforme et cohérent de lignes directrices portées à la connaissance des consommateurs et consommatrices. Ces lignes directrices donneraient notamment suite aux préoccupations relatives aux déchéances de garantie, à l'âge des véhicules, à la façon de traiter les chèques sans provision, à l'attitude de chaque assureur devant l'utilisation occasionnelle des véhicules par des conducteurs et conductrices mineurs, à l'imputabilité de certains sinistres, aux risques dans les marchés intermédiaires et à la tarification appliquée aux personnes âgées. Toutes ces lignes directrices sur la sélection des risques devraient être obligatoires et uniformisées pour les assureurs faisant affaire au Nouveau-Brunswick.

Le comité recommande en outre qu'un recueil de lignes directrices obligatoires minimales relatives à la sélection des risques soit élaboré conjointement par la CESP, le surintendant des assurances et l'industrie pour tous les assureurs désirant faire affaire au Nouveau-Brunswick.

Enfin, le comité recommande que les lignes directrices obligatoires et les autres lignes directrices applicables à chaque assureur soient jointes à toute nouvelle police et qu'elles fassent l'objet de campagnes publicitaires pour mieux en informer les consommateurs et consommatrices.

PROFILS ET PRÉOCCUPATIONS CONNEXES

La discrimination fondée sur l'âge, le lieu de résidence et le sexe en matière de tarifs d'assurance automobile est depuis longtemps une source de préoccupations. Dans un mémoire présenté en avril 1985 au ministre de la Justice du Nouveau-Brunswick, le Bureau d'Assurance du Canada a pris position sur le sujet, comme suit :

> *Il n'est que justice que les jeunes conducteurs et conductrices, en tant que groupe, paient leur assurance automobile plus cher que les conducteurs et conductrices d'âge mûr et que, au sein de ce groupe, les jeunes hommes paient davantage que les jeunes femmes. Selon le BAC, il serait discriminatoire envers les personnes d'âge mûr et les jeunes femmes de faire payer davantage les personnes d'âge mûr simplement pour alléger les primes des jeunes et, de la même façon, de faire payer les jeunes femmes plus que les jeunes hommes.* [Traduction.]

Il faut réexaminer sérieusement les facteurs de discrimination fondés sur l'âge et le sexe pour tous les conducteurs et conductrices et trouver des solutions. Il arrive un moment où les compétences et les aptitudes de conduite de quiconque peuvent commencer à décliner. Les comparaisons de cadres réglementaires ainsi que les témoignages de l'industrie et, en fait, des personnes âgées elles-mêmes indiquent généralement que l'industrie de l'assurance a le droit d'exiger des examens médicaux afin d'évaluer les risques en fonction des compétences et des aptitudes des conducteurs. Inversement, les gens ne doivent pas être pénalisés ni forcés de payer des tarifs exorbitants en raison de l'âge ou du sexe. D'ailleurs, nul ne doit non plus être considéré comme un risque aggravé simplement en raison de son lieu de résidence. Dans le système actuel, des personnes déclarées coupables de conduite avec facultés affaiblies peuvent payer des primes inférieures à celles d'hommes de moins de 25 ans. Un système dans lequel une personne doit payer en prévision de sinistres tenus pour inéluctables est sans doute inéquitable.

Il faut trouver une solution aux incohérences actuelles à propos des questions de l'âge et du sexe. Il n'existe pas de discrimination fondée sur le sexe à l'égard des personnes de 25 ans et plus ; l'industrie ne fait pas non plus de distinction entre les hommes et les femmes de plus de 65 ans. Le comité estime que la pratique qui consiste à exiger des examens médicaux après l'âge de 70 ans est équitable.

Quant aux conducteurs et conductrices d'âge mineur, les gens de l'industrie savent que certains parents aussi bien que de jeunes conducteurs et conductrices trouvent des moyens de contourner le système afin d'assurer les véhicules des jeunes. Cela peut entraîner de très sérieuses conséquences pour les parents dans le cas de graves sinistres.

De telles manipulations font subir des pressions sur l'industrie, ce qui mène à une hausse des coûts des sinistres, des frais de justice et des primes. Ce que certains consommateurs et consommatrices ne comprennent pas facilement, c'est que la police d'assurance automobile est un contrat juridiquement contraignant. Étant donné que le ou la titulaire et l'assureur sont tous deux tenus par le contrat d'agir de bonne foi, la garantie pourrait être invalidée par les tribunaux en cas de déclaration trompeuse.

Recommandation

Le comité recommande que la CESP réexamine la discrimination fondée sur le sexe et sur l'âge (surtout la discrimination fondée sur le sexe dans le cas des conducteurs et conductrices d'âge mineur et la discrimination fondée sur l'âge dans le cas des personnes âgées) et tout autre aspect du profilage des conducteurs et conductrices, afin de supprimer la discrimination, en acceptant généralement comme principe que l'industrie de l'assurance a le droit d'évaluer les risques en fonction des compétences et des aptitudes des conducteurs.

FRAUDE ET LIMITATION DES COÛTS

Le comité ne croit pas que la fraude soit très répandue au Nouveau-Brunswick. La fraude ainsi que la limitation de son coût sont des problèmes internes des compagnies d'assurance. Toutefois, le comité reconnaît que le coût de la fraude est en fin de compte assumé par les consommateurs et consommatrices sous forme de primes plus élevées. Le comité a donc décidé d'inclure un énoncé des questions dont l'industrie devrait s'occuper.

Énoncé sur la fraude

Le comité reconnaît que la fraude préoccupe l'industrie de l'assurance et le public et conclut que certaines des approches suivantes, adoptées ailleurs, produisent les résultats désirés. Il s'agit de :

- ***mettre en place une base de données sur les demandes de règlement fausses ou exagérées et y donner accès ;***
- ***surveiller les demandes de règlement insignifiantes ;***
- ***accroître la coopération interprovinciale ;***
- ***proportionner les sanctions aux fraudes ;***
- ***créer des dépôts de véhicules accidentés ;***
- ***mettre en place un système de vérification des reçus fournis pour les réparations des véhicules ;***
- ***mettre sur pied des programmes de publicité antifraude.***

Énoncé sur la limitation des coûts

Le comité reconnaît que la limitation des coûts est d'une importance primordiale pour l'industrie et pour les consommateurs et consommatrices. Toutefois, les questions soulevées au cours des délibérations du comité ont fait porter l'attention sur certains domaines où l'industrie pourrait rehausser son image de marque à la faveur d'une plus grande transparence. Ces domaines comprennent :

- ***la reddition de comptes sur les frais d'exploitation ;***
- ***des rajustements raisonnables des primes ;***
- ***une gestion plus rigoureuse des demandes de règlement.***

ANNEXE A : RECOMMANDATIONS

1. ***Le comité recommande que la question [des panneaux publicitaires] soit renvoyée au Barreau pour étudier la pertinence et la légitimité de la publicité.***

2. ***Le comité recommande que le télémarketing en assurance soit exercé en vertu de licences plus rigoureuses et soit réglementé plus strictement et que le bureau du surintendant s'occupe de l'application des règlements relatifs au télémarketing en assurance.***

3. ***Le comité recommande que la CESP assure la présence et la croissance continues de marchés intermédiaires en prenant des décisions rapides sur les tarifs déposés par la Facility Association.***

4. ***Le comité recommande qu'un effort concerté entre le bureau du surintendant des assurances et la Commission des entreprises de service public soit mené pour traiter, surveiller et gérer l'assurance automobile, afin qu'il soit absolument certain que le gouvernement est bien informé et pleinement au courant des nouveaux enjeux.***

   Le comité recommande en outre la révision et la modification de la mission et des attributions du bureau du surintendant afin qu'elles cadrent avec les recommandations du présent rapport.

5. ***Le comité recommande que soient adoptées des mesures législatives prévoyant un poste à temps plein de protecteur des consommateurs et consommatrices, nommé par le gouvernement pour intervenir aux audiences de la CESP sur les tarifs, et que les frais soient payés par la commission et pris en charge par l'industrie sous forme de cotisations.***

6. ***Le comité recommande que l'assurance des véhicules soit directement liée à leur immatriculation grâce au processus suivant de surveillance et d'application des lois :***

- ***imprimer directement l'information relative à l'attestation d'assurance sur le certificat néo-brunswickois d'immatriculation des véhicules, en indiquant clairement que l'annulation de l'assurance entraîne l'annulation de l'immatriculation ;***
- ***élaborer les procédés à l'aide de technologie de l'information fournie par le secteur des affaires électroniques ;***
- ***synchroniser les dates d'échéance et de renouvellement des immatriculations et des assurances ;***
- ***utiliser des autocollants de plaque d'immatriculation comme preuve ;***

- ***obliger ceux et celles qui veulent annuler leur assurance à remettre leurs plaques d'immatriculation.***

7. Le comité recommande qu'une procédure d'arbitrage soit élaborée pour devenir un précieux moyen au service des personnes sinistrées, des assureurs et du gouvernement. La procédure d'arbitrage est un mécanisme de règlement des différends visant un système complet, obligatoire, exécutoire et quasi judiciaire accessible pour l'ensemble des gens du Nouveau-Brunswick.

Le comité recommande en outre :

- ***que la procédure d'arbitrage soit mise sur pied afin d'examiner les pertes financières et non financières dans les cas de sinistres de moins de 50 000 $;***
- ***que la procédure d'arbitrage puisse aussi être utilisée pour des sommes plus élevées, si toutes les parties sont d'accord ;***
- ***que la procédure garantisse le droit des victimes d'interjeter appel ;***
- ***que la procédure assure un règlement rapide et équitable et réduise les coûts et les frustrations ;***
- ***que le Barreau et le ministère de la Justice soient chargés d'élaborer la procédure.***

8. Le comité recommande que les programmes et les approches qui suivent fassent partie des nouvelles orientations du gouvernement relativement aux cours de conduite et à la sécurité publique :

- ***renforcer le programme de permis gradués ;***
- ***instituer des cours de sécurité au volant obligatoires pour tous les nouveaux conducteurs et conductrices ;***
- ***rendre obligatoire un examen de la vue par la Direction des véhicules à moteur (ou une preuve de vision suffisante pour conduire fournie par un ou une optométriste titulaire de permis) tous les 10 ans ;***
- ***rendre les cours de sécurité au volant obligatoires pour les récidivistes déclarés coupables d'infractions aux articles du Code criminel du Canada portant sur les véhicules ;***
- ***renforcer les programmes scolaires de sécurité routière ;***
- ***mettre l'accent sur des programmes de sensibilisation visant à prévenir les accidents, les pertes de vie et les blessures.***

9. En ce qui concerne les récidivistes qui ont commis des infractions au Code criminel du Canada (CCC) liées à la conduite d'un véhicule, le comité recommande que le gouvernement prenne les mesures suivantes :

- ***mettre en place un barème d'amendes progressives ;***
- ***retirer les droits de conducteur, avec appel après cinq ans, aux récidivistes auteurs d'infractions au CCC et aux personnes inculpées d'infractions à la législation relative à la conduite avec facultés affaiblies ;***
- ***veiller à l'établissement de lignes directrices plus rigoureuses à l'intention des contrevenants en question pour le rétablissement des droits de conducteur.***

Deuxièmement, en ce qui concerne les facteurs ayant trait à l'amélioration matérielle des routes dans la province, le comité recommande ce qui suit :

- ***aménager des bandes rugueuses aux intersections importantes et le long des grands axes routiers ;***
- ***inclure l'installation de bandes rugueuses dans les initiatives futures de construction routière ;***
- ***installer des feux rouges clignotants aux principaux panneaux d'arrêt, auxquels seraient ajoutées des bandes rugueuses à certaines intersections importantes ;***
- ***créer, au sein du ministère de la Sécurité publique, une Division de la sécurité routière du Nouveau-Brunswick qui s'inspire des mesures et des procédés qui ont réussi ailleurs.***

Les six recommandations suivantes visent la Police type d'assurance automobile (F.T.P. N° 1) du Nouveau-Brunswick :

10.1 Le comité recommande que le chapitre A, « Responsabilité civile », soit modifié afin d'indiquer que la garantie prescrite minimale en matière de responsabilité civile passe de 200 000 $ à 500 000 $.

10.2 Le comité recommande que soient obligatoires les rentes indemnitaires judiciairement allouées dans le cas des mineurs victimes d'accidents d'automobile et des victimes de traumatismes crâniens graves et permanents et dans tout autre cas où les tribunaux le jugent nécessaire.

10.3 Le comité recommande que le montant indiqué pour les frais funéraires (F.T.P. N° 1, clause 1(2), frais funéraires) soit doublé.

10.4 Le comité recommande ce qui suit :

- ***que l'expression « personne non rémunérée qui s'occupe des tâches ménagères » soit modifiée afin de refléter l'importance des personnes concernées ;***

- ***que le montant de l'indemnité soit modifié afin de refléter l'importance des femmes dans la société et dans leur famille ;***
- ***que la période maximale d'indemnisation soit portée à 104 semaines ;***
- ***que le montant de l'indemnité soit porté à 125 $ par semaine ;***
- ***qu'une somme additionnelle de 20 $ par semaine soit prévue pour chaque enfant à charge demeurant encore à la maison.***

10.5 Le comité recommande que les élèves qui remplissent les critères de programmes universitaires ou techniques et qui étudient à temps plein aient les mêmes droits et indemnités que les autres personnes employées.

10.6 Le comité recommande que les prestations soient accordées jusqu'à 65 ans (c'est-à-dire au 65e anniversaire de naissance), sous réserve des conditions suivantes :

- ***prestations hebdomadaires intégrales jusqu'à 65 ans ;***
- ***réduction de 50 % des prestations à 65 ans ;***
- ***diminution additionnelle à raison de 10 % à chaque anniversaire de naissance jusqu'à 70 ans, âge où cessent toutes les prestations.***

11. Le comité recommande que la CESP examine la pratique de l'industrie qui consiste à utiliser les barèmes de responsabilité en cas d'accident comme méthode pratique afin de déterminer la responsabilité pour l'application des chapitres A et C et que le recours à cette méthode soit limité.

12. Le comité recommande un examen immédiat du régime tarifaire territorial. Étant donné que la délimitation de territoires à des fins tarifaires est étroitement liée à la réglementation des tarifs, il est raisonnable de déléguer à la CESP la délimitation des nouveaux territoires tarifaires, y compris la prise en compte des facteurs suivants comme éléments centraux de l'examen.

- ***Les modifications du régime tarifaire territorial doivent être soigneusement examinées et mises au point afin de refléter vraiment les coûts des sinistres pour chaque région.***
- ***Les territoires doivent être délimités et régis par voie législative, et le décret en conseil 70-162 doit être réécrit afin de tenir compte des modifications du chapitre A de la F.T.P. N° 1.***

- ***La Commission des entreprises de service public, de concert avec le surintendant des assurances, doit examiner et rajuster la délimitation actuelle des territoires afin de prévoir :***
- ***un découpage démographique équitable,***
- ***des critères et conditions uniformes,***
- ***un traitement égal pour tous les gens du Nouveau-Brunswick.***
- ***Conformément au décret en conseil 70-162, les compagnies désireuses de faire des affaires au Nouveau-Brunswick doivent détenir des licences du Nouveau-Brunswick et offrir des services d'assurance dans tous les territoires.***
- ***Les lignes directrices en matière d'intégration et de retrait du marché, qui sont énoncées dans les règlements, doivent être réévaluées en vue de contrôler plus rigoureusement la manière dont les compagnies se retirent de la province et le moment où elles le font. Si des compagnies décident de partir, il devrait leur être plus difficile de revenir.***
- ***Les compagnies doivent aussi respecter les critères rigoureux d'intégration et de retrait énoncés dans les règlements.***
- ***Il faudrait envisager comme option une solution propre au Nouveau-Brunswick.***
- ***Une fois que la tarification territoriale aura été redéfinie, il faudra garantir que l'assurance deviendra plus accessible, en particulier dans le nord de la province.***

13. ***Le comité recommande que le cadre réglementaire qui s'appliquait avant 1997 aux activités et aux responsabilités de la Commission des entreprises de service public soit immédiatement rétabli et que l'application de la présente recommandation tienne compte des facteurs suivants :***

- ***que les compagnies reviennent du système actuel de dépôt et d'application à l'ancien cadre réglementaire ;***
- ***que les hausses (ou diminutions) de tarifs pour l'ensemble des territoires soient assujettis à la surveillance et à l'approbation de la CESP conformément aux normes antérieures à 1997 ;***
- ***que la modification de la loi soit rétroactive au 1er juillet 2002 ;***
- ***que, durant la période de transition, l'industrie agisse de bonne foi et évite d'imposer des augmentations de tarifs ;***

- ***que le non-respect du principe de bonne foi (lequel fait partie du contrat d'assurance) donne lieu à une solution législative à effet rétroactif.***

14. Le comité recommande que les normes de l'industrie soient réunies dans un ensemble uniforme et cohérent de lignes directrices portées à la connaissance des consommateurs et consommatrices. Ces lignes directrices donneraient notamment suite aux préoccupations relatives aux déchéances de garantie, à l'âge des véhicules, à la façon de traiter les chèques sans provision, à l'attitude de chaque assureur devant l'utilisation occasionnelle des véhicules par des conducteurs et conductrices mineurs, à l'imputabilité de certains sinistres, aux risques dans les marchés intermédiaires et à la tarification appliquée aux personnes âgées. Toutes ces lignes directrices sur la sélection des risques devraient être obligatoires et uniformisées pour les assureurs faisant affaire au Nouveau-Brunswick.

Le comité recommande en outre qu'un recueil de lignes directrices obligatoires minimales relatives à la sélection des risques soit élaboré conjointement par la CESP, le surintendant des assurances et l'industrie pour tous les assureurs désirant faire affaire au Nouveau-Brunswick.

Enfin, le comité recommande que les lignes directrices obligatoires et les autres lignes directrices applicables à chaque assureur soient jointes à toute nouvelle police et qu'elles fassent l'objet de campagnes publicitaires pour mieux en informer les consommateurs et consommatrices.

15. Le comité recommande que la CESP réexamine la discrimination fondée sur le sexe et sur l'âge (surtout la discrimination fondée sur le sexe dans le cas des conducteurs et conductrices d'âge mineur et la discrimination fondée sur l'âge dans le cas des personnes âgées) et tout autre aspect du profilage des conducteurs et conductrices, afin de supprimer la discrimination, en acceptant généralement comme principe que l'industrie de l'assurance a le droit d'évaluer les risques en fonction des compétences et des aptitudes des conducteurs.

16. Énoncé sur la fraude

Le comité reconnaît que la fraude préoccupe l'industrie de l'assurance et le public et conclut que certaines des approches suivantes, adoptées ailleurs, produisent les résultats désirés. Il s'agit de :

- ***mettre en place une base de données sur les demandes de règlement fausses ou exagérées et y donner accès ;***
- ***surveiller les demandes de règlement insignifiantes ;***
- ***accroître la coopération interprovinciale ;***

- ***proportionner les sanctions aux fraudes ;***
- ***créer des dépôts de véhicules accidentés ;***
- ***mettre en place un système de vérification des reçus fournis pour les réparations des véhicules ;***
- ***mettre sur pied des programmes de publicité antifraude.***

17. Énoncé sur la limitation des coûts

Le comité reconnaît que la limitation des coûts est d'une importance primordiale pour l'industrie et pour les consommateurs et consommatrices. Toutefois, les questions soulevées au cours des délibérations du comité ont fait porter l'attention sur certains domaines où l'industrie pourrait rehausser son image de marque à la faveur d'une plus grande transparence. Ces domaines comprennent :

- ***la reddition de comptes sur les frais d'exploitation ;***
- ***des rajustements raisonnables des primes ;***
- ***une gestion plus rigoureuse des demandes de règlement.***

ANNEXE B : MOTION 52

Dispense d'avis ayant été accordée avec le consentement de la Chambre, l'hon. M. Green, appuyé par l'hon. M. Lord, propose ce qui suit (motion 52) :

attendu que les consommateurs et consommatrices du Nouveau-Brunswick subissent des hausses des tarifs d'assurance des voitures particulières ;

attendu que le choix et l'accès en matière d'assurance des voitures particulières peuvent être restreints pour des consommateurs et consommatrices du Nouveau-Brunswick ;

attendu que d'autres provinces qui connaissent actuellement des hausses des tarifs d'assurance automobile et des restrictions sur l'accès à l'assurance automobile lancent des études pour déterminer s'il convient de modifier leurs régimes actuels d'assurance automobile ;

attendu que le gouvernement croit qu'il est essentiel que les consommateurs et consommatrices, leurs associations, les assureurs, les organismes de réglementation et les associations professionnelles au Nouveau-Brunswick aient la possibilité de faire part à la Chambre de leurs points de vue, préoccupations et propositions à l'égard des améliorations possibles en matière d'assurance des voitures particulières ;

attendu que le gouvernement tient à ce que toute déficience de la réglementation actuellement appliquée à l'assurance des voitures particulières soit convenablement délimitée avant de formuler des propositions de réforme législative ;

qu'il soit résolu que la Chambre constitue un Comité spécial de l'assurance des voitures particulières, chargé de faire enquête et rapport sur l'état de l'accès à l'assurance des voitures particulières et des primes de cette assurance au Nouveau-Brunswick, de formuler des recommandations sur les modifications législatives ou réglementaires que le gouvernement pourrait envisager afin d'améliorer le système actuel et d'étudier en particulier les questions suivantes, entre autres :

- les types de régimes d'assurance automobile ailleurs au Canada et leur efficacité ;
- la possibilité de réalisation, l'efficacité et l'utilité d'un système d'assurance automobile sans égard à la responsabilité au Nouveau-Brunswick ;
- les possibilités d'améliorer le système actuel, fondé sur la responsabilité civile ;
- l'opportunité de modifier l'actuel régime tarifaire territorial d'assurance automobile ;
- l'opportunité de modifier le rôle de la Commission des entreprises de service public dans la réglementation des tarifs d'assurance automobile ;

que le comité spécial fasse rapport à la Chambre au plus tard le 15 juillet 2002, rapport qui, si l'Assemblée législative est ajournée ou prorogée, peut être rendu public par le dépôt d'un exemplaire au bureau du greffier de l'Assemblée législative puis, après la rentrée parlementaire, est présenté à l'Assemblée législative par la présidence du comité ;

que le comité spécial soit composé de M. Stiles, de M. Dubé, de M. Bernard, de M. Holder, de M. Forbes, de M^me^ Keddy, de M. Kinney, de M. Alward, de M. McGraw, de M. Richard, de M. S. Graham, de M. Lee et de M^me^ Weir.

ANNEXE C : THÈMES DES MÉMOIRES, DES EXPOSÉS, DES INTERVENTIONS ET DES CONSULTATIONS

Certaines préoccupations et recommandations communes se sont dégagées des audiences publiques et des mémoires soumis à l'étude du comité. Voici la liste des 28 sujets de préoccupation évoqués le plus souvent, indiquant la question, la fréquence et l'association :

Surveillance et pénalisation des conducteurs et conductrices sans assurance : 2 (Adair, Association des courtiers)

Réduction des impôts et des frais de l'industrie : 1 (BAC)

Améliorations en matière de sécurité routière : 7 (Adair, Angers, Barreau canadien, Coalition du Nouveau-Brunswick, King, Barreau du Nouveau-Brunswick, Fédération des citoyens aînés)

Amélioration de la formation en matière de sécurité sur divers plans, auprès du public et dans les écoles : 8 (Adair, Angers, St. Onge, Barreau canadien, Coalition du Nouveau-Brunswick, King, Barreau du Nouveau-Brunswick, Conseil des citoyens aînés)

Évitement des approches sans égard à la responsabilité qui limitent les règlements : 4 (Adair, Coalition du Nouveau-Brunswick, comité des Timbres de Pâques, Barreau du Nouveau-Brunswick)

Mise en oeuvre d'approches sans égard à la responsabilité : 5 (Association des retraités du CN, Riverview Vets, Conseil des citoyens aînés, United Insurance Co.)

Protection des victimes : 5 (Adair, Coalition du Nouveau-Brunswick, comité des Timbres de Pâques, Barreau du Nouveau-Brunswick, Conseil sur la condition de la femme)

Modification du système de délivrance des permis de conduire : 5 (Adair, St. Onge, Association des courtiers, Fédération des citoyens aînés, United Insurance Co.)

Création d'une commission des petites demandes de règlement : 3 (Adair, Barreau canadien, Coalition du Nouveau-Brunswick)

Suggestion relative au règlement extrajudiciaire des différends : 1 (Murphy)

Concentration sur l'application des lois sur la vitesse et les ceintures de sécurité : 6 (Adair, Angers, Nicholson, CESP, St. Onge, Barreau canadien)

Renforcement général de l'application des lois : 6 (Adair, Barreau canadien, Boyd, Coalition du Nouveau-Brunswick, King, Palmer)

Hausse de la garantie obligatoire minimale : 1 (Adair)

Lutte contre la fraude : 6 (Adair, Boyd, Barreau canadien, Coalition du Nouveau-Brunswick, BAC, Fédération des citoyens aînés)

Insistance sur l'usage du numéro d'identification des véhicules : 3 (Adair, Barreau canadien, Coalition du Nouveau-Brunswick)

Fixation de plafonds pour les demandes de règlement : 5 (Association des courtiers du Nouveau-Brunswick, BAC, Palmer, Fédération des citoyens aînés, United Insurance Co.)

Harmonisation des régimes d'assurance dans les provinces de l'Atlantique : 1 (Adair)

Changements territoriaux : 2 (Association des courtiers du Nouveau-Brunswick, United Insurance Co.)

Examens des aptitudes de conduite : 4 (St. Onge, Barreau canadien, Boyd, Fédération des citoyens aînés)

Contrôle gouvernemental des tarifs et des pratiques des compagnies : 8 (O'Reilly, Barreau canadien, Coalition du Nouveau-Brunswick, Facility Association, Conseil des citoyens aînés, Fédération des citoyens aînés, Conseil sur la condition de la femme, United Insurance Co.)

Élimination de la discrimination : 4 (Association acadienne, Association des retraités du CN, Riverview Vets, Conseil des citoyens aînés)

Amélioration de la gestion des demandes de règlement : 4 (Co-operators, Boyd, Barreau du Nouveau-Brunswick, Fédération des citoyens aînés)

Imposition d'un avenant sur les rentes indemnitaires : 1 (Barreau canadien)

Application de l'interdépendance de l'immatriculation et de l'assurance : 2 (Barreau canadien, Boyd)

Interdiction de l'utilisation d'un téléphone cellulaire au volant : 1 (Barreau canadien)

Accès à l'information sur l'assurance : 2 (Barreau canadien, Conseil des citoyens aînés)

Récompenses pour les bons conducteurs et conductrices : 2 (comité des Timbres de Pâques, Fédération des citoyens aînés)

Inspection plus rigoureuse de tous les véhicules : 1 (Boyd)

Modifications en matière de responsabilité civile : 4 (Co-operators, Palmer, Conseil sur la condition de la femme, United Insurance Co.)

ANNEXE D : MÉMOIRES ET EXPOSÉS

Exposés aux séances d'information du comité

Association des courtiers d'assurances du Nouveau-Brunswick

Bureau d'Assurance du Canada

Coalition des consommateurs du Nouveau-Brunswick

Commission des entreprises de service public du Nouveau-Brunswick

Commission des services financiers de l'Ontario

Compagnie d'assurances Co-operators

Facility Association

Pelly, Brian G., F.I.C.A., F.C.A.S.

Société d'assurance publique du Manitoba

State Farm

Surintendant des assurances du Nouveau-Brunswick

Exposés aux audiences publiques

Adair, Gordon

Angers, Jean-Claude, c.r.

Association des aînées et aînés francophones du Nouveau-Brunswick

Association des assureurs du Nord-Ouest

Association des massothérapeutes du Nouveau-Brunswick

Association des retraités du CN, Conseil 1

Association du Barreau canadien, Comité de réforme en matière de responsabilité civile

Atlantic Provinces Trial Lawyers Association

Atlantic Provinces Trucking Association

Barreau du Nouveau-Brunswick

Béland, Gérard

Bélanger, Bertrand

Bernier, Lucien

Brain Injury Association of New Brunswick

Briggs, Heather

Carson, Paulette

Chambre de commerce du Grand Caraquet

Clifford, Charlene, au nom de Clifford, Lenwood

Conseil consultatif sur la condition de la femme au Nouveau-Brunswick

Conseil des citoyen(ne)s aîné(e)s du Nouveau-Brunswick

Coulton, Linda

Crockwell, Francis

Dagley, Gerald

Delaney, Terry

Dumais, Dr Richard

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante

Fédération des citoyens aînés du Nouveau-Brunswick

Fédération du travail du Nouveau-Brunswick, conseil de direction

Gorlick, Barry

Grimmer, Sheila

Hondas, James

King, Danny

LeBlanc, Mark

Mahoney, Bill

McNeely, Jean

Murphy, Michael B.

O'Reilly, Patrick et Carolyn

Ouellette, Anne-Marie

Pendergast, Edward

Pictou, Hector

Porter, Dr Ken

Riverview Vets & Armed Forces Association

Safety Group

Seudath, Roderick

Terry, Lorrie

Thomas, Calixte

Thompson Franklin, JoAnne

Timbres de Pâques Marche des dix sous du Nouveau-Brunswick

United Insurance Co.

Vickery, John

Welch, Mel

Mémoires déposés

Aalund, Andrew P.

Allen, Richard

Association progressiste-conservatrice de Saint John Champlain

Bourque, Charline

Catalano, Angelina

Chambre de Commerce de Saint-François Inc.

Charette, Alda, Michel et Claude

Conseil du Premier ministre sur la condition des personnes handicapées

Dickson, Blair B.K.

Frost, Deborah

Gendron, Denis

Hackett, Lloyd

Independent Professional Glass Association Inc.

Lacoste, Linda

LeBlanc, Yvon

Leckey, J.R., M.D., F.R.C.P.C., directeur médical, Centre de réadaptation Stan Cassidy

Losier, Paul

MacPhee, Al et amis

Melanson, Eric

New Brunswick Private Practitioners of Physiotherapy

Nickerson, Anne

Pineau, Nicole

Risk and Insurance Management Society, Inc.

Simpson, Annie et Royce

Somers, Helen C.

Squarebriggs, Mary-Ellen

Steeves, L.H.

T.E. Hughes Claims Consulting Inc.

Thériault, Isabelle

Whalen, Shelley

Williams, Ed

Yerxa, William J.

ANNEXE E : INFORMATION DE BASE ET GLOSSAIRE

L'annexe E comprend un aperçu de l'assurance automobile dans certaines provinces canadiennes et un petit glossaire de l'industrie de l'assurance. Ce glossaire aidera les lecteurs et lectrices à se familiariser avec la terminologie utilisée au cours des audiences et des consultations.

Assurance automobile dans les provinces

L'assurance automobile n'est pas la même dans toutes les provinces. L'Alberta, l'Ontario et les provinces de l'Atlantique prévoient la garantie dans une *Police type d'assurance automobile (Formule de propriétaire)* [*F.T.P. N° 1*], à laquelle s'ajoutent des formules d'avenant types pour modifier la garantie de base.

La Colombie-Britannique, la Saskatchewan et le Manitoba ont des régimes gouvernementaux d'assurances. Les assureurs privés sont autorisés à fournir des garanties additionnelles qui améliorent des éléments de l'assurance. Ces garanties facultatives d'assurance collision ou d'assurance tous risques font l'objet de polices distinctes des régimes provinciaux.

Le Québec est doté d'un régime qui maintient un monopole sur la garantie des préjudices corporels résultant d'accidents survenus dans cette province. Il est possible de souscrire d'autres garanties auprès d'assureurs privés.

Les régimes d'assurance sans égard à la responsabilité visent principalement à fournir des prestations aux personnes blessées dans des accidents d'automobile, quelle que soit la faute qui a causé ces accidents. Le Manitoba et le Québec utilisent des régimes intégralement sans égard à la responsabilité. Ces régimes abolissent le droit d'intenter des poursuites contre les conducteurs et conductrices qui ont causé des blessures ou la mort. L'indemnisation est réclamée aux propres assureurs des victimes.

L'Ontario utilise des critères préliminaires permettant de déterminer si des poursuites contre les personnes responsables peuvent être engagées. Les critères préliminaires peuvent être un montant déterminé ou être fonction de la gravité des blessures. Une victime ne peut intenter des poursuites pour douleur et souffrances que si les critères sont respectés. En application du régime, des poursuites peuvent être autorisées en cas de décès, de préjudice esthétique grave ou de déficience grave d'une fonction corporelle ou psychique importante.

La Saskatchewan utilise un régime modifié d'assurance sans égard à la responsabilité selon lequel sont permises, en cas de blessure ou de décès, les demandes d'indemnisation auprès des assureurs, mais des poursuites pour préjudice financier peuvent être engagées contre la partie responsable si les sommes versées par l'assureur sont insuffisantes. Le montant fixé actuellement est de 50 000 $ par an.

Les provinces qui possèdent des régimes gouvernementaux d'assurance automobile subordonnent la souscription à deux conditions , l'une est la preuve d'immatriculation, et l'autre est la preuve d'assurance.

Lignes directrices quant à la sélection des risques

Les compagnies d'assurance établissent des lignes directrices afin d'évaluer les risques d'une police. Le public trouve souvent controversées les lignes directrices qui tiennent compte de l'âge, du sexe et du territoire de résidence.

Conformément aux lignes directrices, il faut inclure certains renseignements dans une demande d'assurance, tels que les nom et adresse, la durée de la police ainsi que les détails du véhicule et ceux de l'assurance que la personne veut obtenir. Il faut dresser une liste de tous les conducteurs et conductrices du véhicule et indiquer toute déficience physique ou mentale qui pourrait accroître le risque. Il faut aussi les détails du dossier de conduite, de l'état du permis et des antécédents en fait de paiements et de demandes de règlement. Les lignes directrices exigent souvent de tenir compte de l'utilisation prévue du véhicule, de la preuve de propriété et de tout avis de fraude. D'autres renseignements peuvent être exigés.

Glossaire de l'industrie

La terminologie de l'assurance est souvent technique. Voici un petit glossaire de termes utilisés fréquemment. Certains termes sont juridiques tandis que d'autres sont simplement descriptifs.

assurance multirisque

Parfois appelée assurance I.A.R.D., désigne les polices autres que les polices d'assurance sur la vie.

autres assurés

Autres personnes désignées comme assurées au titre de la police. L'expression « autres créanciers » désigne d'autres parties (souvent une banque, une caisse populaire ou société de crédit-bail) qui ont un intérêt financier dans le bien ou le véhicule.

avenant

Tout document joint à la police en vue de la modifier. Il s'agit de la formule type d'avenant (F.T.A.) dans le langage de l'assurance automobile.

clause de franchise

Partie de la police selon laquelle le ou la titulaire assume une part des pertes. Les franchises servent à contenir les primes et permettent de ne pas perdre de temps sur des petites demandes de règlement. En général, plus la franchise est élevée, moins les primes sont élevées.

contrat de réassurance

Couvre l'assureur dans les cas où le sinistre dépasse sa capacité de payer. C'est une assurance contre les pertes financières que pourrait subir l'assureur. Les compagnies sont tenues de conclure des contrats de réassurance pour faire des affaires au Canada. La réassurance ne protège pas la personne assurée mais seulement l'assureur.

cumul de prestations

Ajout des prestations accordées en vertu d'un certain chapitre de la police aux prestations accordées en vertu d'un autre chapitre.

droit de la responsabilité civile (délictuelle)

Le droit de la responsabilité civile traite des préjudices de nature privée ou civile, autres que la rupture de contrat, pour lesquels une réparation peut être obtenue au moyen de poursuites en dommages-intérêts.

marché

Les compagnies d'assurance sont, en tant que groupe, parfois appelées « le marché ». Le marché est divisé en trois : marché volontaire, marché des risques modifiés (ou marché intermédiaire) et marché secondaire (Facility Association).

première partie, deuxième partie et tiers

La première partie est la personne assurée au titre d'une police. Le tiers est la personne qui fait une demande d'indemnisation à la deuxième partie, c'est-à-dire à l'assureur, la compagnie qui garantit le risque.

prime acquise

Portion de la prime qui correspond à la durée courue par un risque. Puisque les primes sont versées à l'avance, l'assureur est réputé avoir réalisé la prime sur le risque pour la période correspondante.

rapport sinistres-primes

Expression financière dont se sert l'industrie pour déterminer les coûts des indemnités versées comparativement aux primes perçues. Le rapport est exprimé en pourcentage. L'industrie considère le taux de 72,5 % comme le seuil de rentabilité.

règle proportionnelle

Clause de la police qui permet au ou à la titulaire d'acheter des assurances pour une somme proportionnelle de la valeur des biens ou du risque à garantir. Les assureurs exigent en général 80 % de la valeur totale des biens à assurer. Selon la règle proportionnelle, en cas de sinistre, le ou la titulaire de la police assume une part des dommages proportionnellement au 20 % d'insuffisance d'assurance.

responsabilité

Niveau de l'obligation légale, l'étendue de la garantie contre des sinistres précis. La responsabilité est établie par les tribunaux. La police de responsabilité civile vise uniquement les dommages causés à des tiers.

risque subjectif

Expression utilisée pour désigner la possibilité d'un sinistre lié au comportement de la personne garantie (par exemple antécédents en matière criminelle ou civile qui augmenteraient le risque).

surintendant des assurances

Au Nouveau-Brunswick, personne dont le bureau reçoit des fonds de l'industrie et qui est chargée de l'application de la *Loi sur les assurances* de la province, de la surveillance des conditions des contrats d'assurance, de la délivrance des licences à tous les assureurs du Nouveau-Brunswick, de la délivrance des licences aux agents et aux courtiers, du contrôle de ces licences et de la surveillance de la solvabilité des assureurs titulaires de licence de la province.

système de tarification CLEAR

Le système de tarification maintenant appelé CLEAR est le regroupement, selon la sinistralité canadienne et par l'industrie de l'assurance, des véhicules en diverses catégories. Les courtiers utilisent ce système lorsqu'ils calculent la prime exigée pour l'assurance collision et l'assurance tous risques en fonction du véhicule et du conducteur ou de la conductrice. Le système CLEAR est une norme de l'industrie.

Par exemple, des crédits (habituellement appelés « étoiles ») pour chaque année de conduite prudente font partie du calcul. Ainsi, un conducteur de 17 ans qui a suivi un cours de conduite reconnu serait classé dans la catégorie 10(3) - 10(3). Une prime est calculée à l'aide de l'information sur le groupe de tarification propre au type de véhicule en question.

Une personne de plus de 25 ans qui parcourt plus de 30 km pour se rendre à son travail et dont le dossier de conduite est vierge pourrait être classée dans la catégorie 03(6) - 03(6), tout crédit applicable étant ensuite soustrait.

La tarification CLEAR est détaillée. Le tableau suivant comprend des exemples de classes :

CATÉGORIE	PAR ÂGE	CLASSE
Conducteurs	16, 17 et 18 ans	10
	19 et 20 ans	11
	21 et 22 ans	12
	23 et 24 ans	13
	25 ans et plus	01

CATÉGORIE	PAR ÂGE	CLASSE
Conductrices	De 16 à 21 ans	18
	De 21 à 25 ans	19
	25 ans et plus	01

CATÉGORIE	PAR ÂGE	CLASSE
Conducteurs mariés	Moins de 21 ans	08
	De 21 à 25 ans	09

CATÉGORIE	UTILISATION DU VÉHICULE	CLASSE
Conducteurs et conductrices de 25 ans et plus	Agrément seulement	01
	Pour se rendre au travail à moins d'une certaine distance	02
	Pour se rendre au travail à plus d'une certaine distance (30 km)	03
	Pour se rendre au travail et utiliser le véhicule pour le travail	07

valeur vénale

Parfois difficile à déterminer, elle désigne la valeur du véhicule au jour du sinistre, en fonction de la valeur à neuf et après déduction de la dépréciation.

volume d'affaires

Ensemble des activités exercées et des primes reçues pendant une année. Un volume d'affaires équilibré serait celui d'un bureau sain dont les activités sont réparties entre diverses branches. L'assurance automobile, par exemple, peut constituer de 55 % à 60 % du volume, l'assurance habitation, de 25 % à 35 % et l'assurance commerciale, le restant.